

autopista

conduciendo tu pasión desde 1961



CITROËN C3 TURBO
LA MEJOR RELACIÓN
VALOR/PRECIO

— R E N A U L T — RAFALE E-TECH PHEV

LA REVOLUCIÓN FRANCESA



AUDI RS6 AVANT GT
EL SUPERFAMILIAR



Y ADEMÁS

REPORTAJES: FUTUROS DACIA // BMW NEUE KLASSE **NOVEDAD:** MERCEDES GLA
VW ID.EVERY1 **CONTACTO:** VW TAYRON // JEEP AVENGER 4XE // AUDI A6



AUDI Q5
LA RENOVACIÓN PREMIUM



FORD PUMA GEN-E
EL ELÉCTRICO POPULAR



DACIA BIGSTER
EL TAMAÑO IMPORTA

Nº 3.230 / 4,5 €
JUNIO 2025



8 414520 000013

03230

Nuevo Hyundai INSTER.

100% eléctrico.
El SUV urbano más versátil.
Are you in?

함께 할래요?



El nuevo Hyundai INSTER 100% eléctrico combina la esencia coreana con la flexibilidad que necesitas en tu día a día. Experimenta la versatilidad de su tamaño ajustando los asientos traseros y aumenta todo el espacio extra que necesites. Con una autonomía líder en su segmento de 518km en ciudad*, también podrás alargar tu viaje, sea cual sea tu próximo destino gracias a su carga rápida de 100 kilómetros en 12 minutos. Empieza ya a vivir increíbles experiencias y descubre más en Hyundai.es ¿Y tú? Are you in?

Descubre más en www.hyundai.es



Gama INSTER: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico combinado (Wh/km): 143 (batería 42 kWh) – 151 (batería 49 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 327 (batería 42 kWh) – 370 (batería 49kWh 15"). Autonomía en uso ciudad (km): 473 (batería 42 kWh) – 518 (batería 49kWh 15")- Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

(*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelo visualizado: Nuevo Hyundai INSTER. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en hyundai.es



AUTOPISTA es el miembro español del Comité Organizador:
www.caroftheyear.org

Autopista (España)	Automobil Revue (Suiza)
Firmenauto (Alemania)	Autocar (GB)
Auto (Italia)	Vi bilägare (Suecia)
Autovisie (Holanda)	Auto Trends (Bélgica)
	L'Automobile Magazine

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara (jieguiara@slib.es)
Directora de Arte: Virginia Ortiz
Director Autopista.es: Jordi Moral (jmoral@slib.es)

Redacción: autopista@slib.es
Raúl Roncero (rroscero@slib.es) Jefe de Pruebas y Producto,
Luis Carlos Cáceres, Óscar Díaz (odiaz@slib.es) y Teresa de Haro (tdharo@slib.es).

Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas, Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Eventos: eventos_motor@slib.es Raúl Moreno (Director)

Tecnología Editorial: Tomás García (Director)
y Alberto Vicente.

Publicidad: Raúl Moreno.

Producción: Manuel Torres.

Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es

Begoña Calvo, Raquel Carrasco.

SEDE: Madrid: Nestares 20. 28045. Tel.: 91 347 01 00.

SPORTLIFE

MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell

Director General de Deportes: Francisco J. Chico

Director Financiero, RRHH y Operaciones:
Carlos Martínez.

Suscripciones y Números Atrasados:

Email: suscripciones@slib.es

Teléfono: 91 060 44 83

web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.

Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Imprime: ROTOCOBRI Ronda de Valdecarrizo nº 13. 28760 Tres Cantos (Madrid). **Distribuye:** Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejón De Ardoz (km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-13509-1961

AUTOPISTA contiene material editorial de la revista alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG



© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD.

PRECIO: 4,5 euros, IVA incluido. Canarias: 4,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,5 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain

Si no encuentras nuestras publicaciones, te indicaremos el punto más cercano en: encuentratukiosco@logista.es



PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

www.pefc.es



JUAN IGNACIO EGUIARA
[DIRECTOR]
jieguiara@slib.es

Apagón

En plena discusión sobre si necesitamos los coches eléctricos, sobre si estamos preparados para ello, y sobre si son más ecológicos o no, resulta que nos encontramos hace unos días (no sé cuando llegará este editorial a tus manos) con un apagón de todo el país. Nadie se podía imaginar (yo el primero) que esto podría suceder. Nadie se podía imaginar que se pudiera apagar todo el país. O mejor dicho, toda la península, porque Portugal también fue afectada. Todavía se están investigando las causas y no sabemos lo que pasó en realidad, pero está claro que hay un problema y que esa posibilidad se puede volver a producir. Me acabo de enterar que la energía que se consume es la que hay que producir casi al instante. Así que no tiene que ser nada fácil poder regular eso. Instalar baterías o acumuladores para almacenar la energía que nos sobra pues parece que no es viable por el precio de esa infraestructura. El caso es que si esto se ha producido en un país donde todavía no está desarrollado las infraestructuras de carga para coches eléctricos, que sucederá cuando todos tengamos uno y nos pongamos a cargar todos a la vez en una operación salida de vacaciones. El caso es que no nos deja tranquilos a nadie que se pueda volver a producir y nos hace plantearnos que el futuro sea solo eléctrico. Probablemente sea más ecológico, pero siempre que las energías serán renovables, y parece ser que esas energías son más difíciles de controlar de cara a introducirlas en la red. El caso es que el resto de energías deberían seguir vigentes y producir electricidad usando gas o la nuclear. No sé muy bien por qué pero parece que no es una mala idea. Lo ideal será tener cuanto más renovable mejor, pero quizás no sea buena idea dejar de lado del todo a las producidas por combustibles fósiles o nuclear.

El caso es que si hubiéramos tenido todo el parque móvil con coches eléctricos y se hubiera producido un apagón como el del otro día, todos estarían tirados por la carretera igual que se quedaron tirados los de los trenes de alta velocidad a lo largo de la península. Algunos estuvieron hasta doce horas para ser rescatados, lo cual deja en evidencia que no tendremos infraestructura de rescate o ayuda en caso de que todos los usuarios de coches se queden tirados por las carreteras. El futuro es eléctrico porque ya no hay marcha atrás, pero creo que todo hay que hacerlo con cabeza y poco a poco. Me parece que como intentemos ser más papistas que el Papa, e ir más rápido de lo que debamos, acabaremos teniendo problemas. Y si no tiempo al tiempo. Las ventas de eléctricos están aumentando progresivamente, pero no tanto las infraestructuras. Los costes de esas instalaciones no sé quien los asumirá..., bueno sí lo sé, los clientes, o sea nosotros. Pero mientras tanto tendremos que ir preparándonos para más apagones como éste.

*Lo ideal será tener
cuanto más
renovable mejor,
pero quizás no sea
buena idea dejar
de lado del todo a
las producidas por
combustibles
fósiles o nuclear*

[SUMARIO]

Toda la información al minuto en [autopista.es](https://www.autopista.es)

[Nº 3.230 | JUNIO 2025]

34

VW
TAYRON



COCHES

- 12 EVW ID. Every1
- 14 Alfa Romeo Intensa
- 22 Mercedes CLA
- 28 Ford Puma Gen-E
- 34 VW Tayron
- 40 Dacia Bigster
- 48 Jeep Avenger 4xe

- 52 Audi A6
- 58 Audi Q5
- 64 Peugeot 3008
- 70 Audi RS6 Avant GT
- 80 Citroën ë-C3
- 90 Renault Rafale E-Tech PHEV

18

DACIA
FUTURO



64

PEUGEOT
3008





102
BMW NEUE
KLASSE

12
VW
ID.EVERY1



Y ADEMÁS...



48
JEEP
AVENGER
4XE

18 Dacia futuro
102 EBMW Neue Klasse



Zona de consulta

Las características técnicas y precios de los coches con etiqueta C.

PÁG.
110



Florece

El Gran Premio de Japón de F1 se tiñó de blanco con sus cerezos en flor, lo que sirvió de ali-
ciente a Verstappen para ga-
nar en la tierra de su motorista
Honda. En homenaje pintaron
su monoplaça de color blanco
recordando al equipo nipón
original y de manera que pu-
diera camuflarse entre la flora
del lugar.

Lo cierto es que el holandés
sorprendió a todos con su vic-
toria y dejó claro quien es el
mejor piloto de la parrilla. Los
McLaren, claros favoritos para
todo, no pudieron con él y se
conformaron con secundarle
en el podium.

Los españoles no tuvieron mu-
cha suerte. Con un Sainz que
sigue en periodo de adapta-
ción a su monoplaça Williams
y que se vio penalizado por
molestar a Hamilton en la
Qualy. Alonso hizo una gran
carrera, pero su Aston Martin
no es competitivo y se que-
dó a puertas de entrar en los
puntos.

FOTO: CORDON

[IMPACTO]

Mini manzana

Estos días hemos visto como se ha presentado el Mini en La Gran Manzana. Nueva York ha sido el escenario elegido para un spot en el que el nuevo Mini John Cooper Works toma las calles más famosas del mundo. En el vibrante centro de la metrópolis de los ocho millones de habitantes, el modelo más alto de la gama consigue atraer todas las miradas gracias a sus detalles de diseño exclusivos en Chili Red y al spoiler del techo JCW, así como al difusor trasero JCW en high-gloss black.

Con su potente motor de gasolina Twinpower Turbo de 2,0 litros y cuatro cilindros y 1.998 cc de cilindrada, que entrega 231 CV (170 kW) a la carretera, el MINI John Cooper Works garantiza el máximo placer de conducción por las arterias de la ciudad. Con un par máximo de 380 Nm, el modelo de alto rendimiento acelera de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos y alcanza una velocidad máxima de 250 km/h.

FOTO: MINI









[WRC]

RALLYE AFORTUNADO

Las Islas Canarias han sido el escenario para el nuevo rallye del Mundial. Las retorcidas carreteras de las islas y sus apasionados aficionados pusieron la nota de color a uno de los mejores rallyes del año. En esta prueba fue Rovaniemi el que dominó una carrera de principio a fin. Nada menos que 15 scratch de un total de 18, lo que deja claro como fue el dominio del joven finlandés. Después de un comienzo de temporada errático, el Campeón ha vuelto a coger ritmo y logró nada menos que los 12 primeros scratch, algo que no se veía desde que un tal Loeb ganara el Tour de Corse de 2005 adjudicándose todas las especiales del rallye.

El Mundial se pone más interesante, aunque Evans sigue liderando después de mantenerse en el podium junto a su compañero Ogier. Hay que destacar que esta prueba canaria fue un territorio muy propicio para los Toyota, que llegaron a ir los cinco Yaris primeros durante gran parte del rallye. al final "solo" cuatro ocuparon los cuatro primeros puestos.

FOTO: CORDON

[NOVEDADES]





VW ID.EVERY1

PARA EL 2027 POR MENOS DE 20.000 EUROS.

El plan estratégico de VW para los próximos años traerá nueve nuevos modelos para 2027, incluyendo cuatro modelos eléctricos basados en la nueva plataforma modular de propulsión eléctrica (MEB) con tracción delantera. Y de todos ellos la estrella será el pequeño urbano que costará menos de 20.000 € y que estará a la venta en el 2027. Antes llegará el ID.2All que se sitúa un escalón por encima, con cuatro metros de largo y un precio de 25.000 euros. El pequeño se llamará ID.1 y está inspirado en su antecesor Up! Con un tamaño de 3.880 mm y un maletero de 305 litros. Al igual que el ID. 2all y la versión

deportiva ID. GTI Concept, el ID. EVERY1 pertenece a la familia de coches urbanos eléctricos que se basan en la nueva plataforma modular de propulsión eléctrica. Gracias a la tracción delantera eléctrica, la plataforma MEB ofrece un aprovechamiento óptimo del espacio y la máxima eficiencia. El prototipo alcanza una velocidad máxima de 130 km/h y está propulsado por un motor eléctrico de nuevo desarrollo de 70 kW (95 CV). Su autonomía es de al menos 250 kilómetros.

El ID.1 se fabricará en Europa, concretamente en la fábrica que tiene el Grupo en Palmela, Portugal.

DEMOCRATIZACIÓN

El futuro ID.1 permitirá acceder a un coche eléctrico por menos de 20.000 euros con una autonomía de 250 km y un tamaño de 3,8 metros.





ALFA ROMEO COLLEZIONE INTENSA

MATERIALES SOFISTICADOS Y REFLEJOS A UN PASADO GLORIOSO DEFINEN A LA NUEVA SERIE ESPECIAL,

Collezione Intensa es más que un acabado. Es la propuesta de Alfa Romeo para ofrecer una serie especial que estará presente a lo largo y ancho de su gama durante todo el año. Es, pues mucho más que la clásica serie limitada y, al tiempo, supone uno de los mayores reflejos de un pasado lleno de elegancia deportiva, con materiales como la tapicería Alcantara, llantas especiales —entre ellas, por supuesto las lobuladas—, costuras en hilo dorado, pinzas de freno en color negro, inscripciones alusivas y los pedales en aluminio. También, al mismo tiempo supone el canto del cisne de dos modelos, Giulia y Stelvio, que encarnan un modo de entender la conducción tan personal y pasional que refleja una época lamentablemente pasada. Sí, dada su próxima sustitución, esta es la oportunidad para poder conducir durante unos años dos coches de una conexión tan directa con la carretera que ponerse a los mandos te induce a la pasión. Cómo sientes el asfalto, cómo gira, el tacto

del freno...todo ello te retrotrae a una época en la que el conductor amaba sentir todo lo que sucede bajo las ruedas. En este caso, tanto Giulia como Stelvio están disponibles con la hiper excitante versión de 280 CV tanto en versión de propulsión como tracción integral, el JTDM diesel de 210 CV de tracción a las cuatro ruedas y el JTDM de 160 CV y propulsión trasera. Su precio oficial: 60.100 € el Giulia y 67.250 € el Stelvio.

Por su parte, el Tonale Collezione Intensa se caracteriza por las llantas de aleación bitono de 20" con acabados diamantados y pintura mate gris oscuro. Molduras, pinzas de freno y salidas de escape son de color negro —salvo en las versiones Plg-In Q4, que pueden ser cromadas—. Lógicamente, incorpora las actualizaciones estrenadas por las versiones modelo año 2025 como el túnel central con el selector giratorio de la transmisión automática y la pantalla de la instrumentación actualizada. Incluye también suspensión

electrónica y elementos como un equipo de audio Harman Kardon de 470 W y 14 altavoces. Se ofrece en versiones híbridas enchufables de tracción integral y 280 CV con cambio automático de seis relaciones, con el híbrido de 48 voltios y 160 CV de tracción delantera y cambio de siete relaciones y un turbo diesel de 130 CV con cambio de doble embrague de seis relaciones. Su precio, a partir de 51.750 €.

Completa la collezione Intensa el Junior, el primer Alfa nacido de las sinergias técnicas con Stellantis. Sus llantas se van hasta las 18" con detalles en oro claro e incluye un kit de carrocería específico en negro brillante con detalles dorados. En el interior, el color tostado en paneles de puertas, volante y reposabrazos e incluye bordados específicos, como los asientos, en tapicería Alcantara. Está disponible en versión híbrida de 136 CV, híbrida Q4 de tracción total y 145 y una eléctrica de 156 CV. Su precio, desde 35.500 euros.



Nuevo Puma Gen-E® Eléctrico



Este felino
ya es eléctrico

Por **125** €/Mes

Cuota de 4.500€ en el mes 24¹. Entrada 8.300€.
Cuota Final 17.093€. Plazo 37 meses.

Ford

Gama Puma Gen-E: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) ciclo combinado de 13,1 a 13,7. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada ciclo combinado hasta 376 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo). Puma Gen-E 43kWh 168CV FWD. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales y aport. Concesión. **Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 15.000 kms/año. Precio Final Financiando 30.132,79€. 35 cuotas de 125€/mes. La cuota de 4.500€ será abonada en el mes 24. Entrada 8.300€. Cuota final 17.093€. Importe total del crédito 21.832,79€. Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 4.135,23€. Comisión de apertura 0€. TIN 6,65%. TAE 6,86%. Importe total adeudado 25.968€. Precio total a plazos 34.268€. Precio de adquisición al contado 30.132,79€.** Sistema de amortización francés. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. ¹La financiación está diseñada en previsión de la recepción de la ayuda del Moves III por el cliente. Consta de cuotas mensuales regulares, con una cuota irregular más alta en el mes 24. El cliente podrá utilizar la ayuda del Plan Moves III, en caso de recibirla, para cubrir esta cuota irregular. Es responsabilidad del cliente verificar su elegibilidad para recibir la ayuda del MOVES III. La concesión o denegación de la ayuda no afectará las condiciones del contrato de financiación ni a las obligaciones de pago. Cuota Irregular del Mes 24: 4.500 €. Ayuda del Plan MOVES III: 4.500 €, disponible para clientes que adquieran un vehículo eléctrico. Para más información sobre el Programa MOVES III del Gobierno y sus condiciones consulte la web del IDAE.



ASTON MARTIN DBX S

NUEVO BUQUE INSIGNIA

Aston Martin presenta su nuevo buque insignia con esta versión S del grandioso SUV DBX. Basado en el DBX707 se mejora el motor con la tecnología incluida del superdeportivo Valhalla. Monta un nuevo compresor más grande que aporta 20 CV más y se eleva a los 727 CV su potencia total. El resultado es un tiempo de 0 a 100 km/h en tan solo 3,3 segundos y una reducción de 0,3 segundos en el tiempo de aceleración de 0 a 200 km/h (0 a 200 km/h). La velocidad máxima se mantiene sin cambios en unos impresionantes 310 km/h.

La caja de cambios también se ha mejorado para adaptarse al mayor

rango de revoluciones que tiene este DBX S. También se ha aligerado el coche con el nuevo techo opcional de fibra de carbono, presentado en un magnífico patrón de trama única que, con casi tres metros cuadrados, es, con diferencia, el elemento de carbono de este tipo más grande jamás instalado en un Aston Martin. La especificación del techo de carbono incluye la eliminación de los rieles del techo, lo que no solo ahorra 18 kg de masa, sino que lo hace desde el punto más alto del vehículo, reduciendo su centro de gravedad y, por lo tanto, mejorando aún más la estabilidad y la agilidad.

PEUGEOT MÁS PHEV QUE NUNCA

EL E-DCS7 DE 195 CV

Nada menos que tres modelos diferentes de Peugeot montarán la nueva mecánica híbrida enchufable con más potencia y rendimiento. El Peugeot 308 y 308 SW, el Nuevo Peugeot 3008 y el Nuevo Peugeot 5008 estrenan una motorización PHEV de última generación, que ofrece 195 CV de potencia y una autonomía "cero emisiones" que puede superar los 100 Km en recorridos urbanos. Los motores Plug-in Hybrid 195 equipan una nueva batería de 21 kW y ofrecen altas prestaciones con unas emisiones medias desde 18 g/Km de CO₂. Los precios de la nueva gama son: 308 Plug-In Hybrid 195, desde 35.530 euros; 308 SW Plug-In Hybrid 195, desde 36.430 euros; 3008 Plug-In Hybrid, desde 41.660 euros; 5008 Plug-In Hybrid, desde 44.160 euros. Las prestaciones son de una velocidad máxima de 220 Km/h, y puede pasar de 0 a 100 Km/h en 7,6 s, en el 308, o en 7,8 s en el nuevo 3008.



BMW M2 RACING

PARA 2026

BMW ya ha anunciado su nuevo arma para los equipos privados de cara a 2026. Se trata del nuevo M2 Racing. "Con la incorporación del BMW M2 Racing, continuamos una orgullosa tradición", dijo Franciscus van Meel, CEO de BMW M GmbH. "Al igual que sus predecesores, el BMW M235i Racing, el BMW M240i Racing y el BMW M2 CS Racing, el nuevo BMW M2 Racing redefinirá el segmento de acceso a la gama en BMW Motorsport".

El nuevo BMW M2 Racing entrega 230 kW / 313 CV en la pista y alcanza una velocidad máxima de más de 270 km/h. Se basa en el chasis de la actual generación M2, mejorado con numerosos componentes de competición. La versión base del BMW M2 Racing tiene un precio de 98.000€ (netos) en la Unión Europea y se distribuye a través de concesionarios BMW M Motorsport seleccionados.

Haz que funcione como recién salido de fábrica



No hay nada como la sensación de conducir un coche nuevo. Oyes el sonido puro del motor mientras llevas al límite su indomable rendimiento. En Wynn's, creamos aditivos de calidad para mantener tu coche en las mejores condiciones. Wynn's Triple Acción limpia todo el sistema de combustible, para obtener un rendimiento óptimo del motor y reducir las emisiones y el consumo de combustible, mientras que el Pack Pre-ITV prepara tu vehículo para la prueba de emisiones. Con ellos, tu coche volverá a sentirse como nuevo.

Cuidar tu coche, merece la pena



Leer más



1.

Lee las instrucciones

2.

Vierte sobre el tanque

3.

Siente la diferencia



CRECIMIENTO CONSTANTE

Con la llegada del Bigster, Dacia aborda una nueva etapa de expansión hacia categorías superiores que la marca va a complementar con productos muchos más audaces que nunca.

El nuevo Bigster Coupé será uno de ellos aprovechando el espacio que dejará el Renault Arkana. Sandero y Duster estrenarán también actualizaciones e innovadoras tecnologías.

RAÚL RONCERO. FOTOS: C. SCHULTE/SLIB.





Europa sigue rendida a Dacia... y viceversa. Dacia es consciente de que tiene nuevas oportunidades y va a abrirse puertas a codazo limpio. Ya lo ha demostrado con el totalmente nuevo Bigster, un coche que sube de categoría y añade equipamientos acordes a las exigencias del cliente, pero a la marca rumana también le ha llegado el momento de asestar un golpe en la mesa para empezar a combinar practicidad y emociones. El Bigster Coupé será su primera jugada dentro de este territorio de juego, y la estrategia no es ni mucho menos aleatoria: la inminente salida del Renault Arkana deja vía libre para que Dacia pueda avanzar por la banda ofreciendo un llamativo coupé de cualidades sobresalientes. Si inicialmente se pensó que este coche podría estar alineado dentro de la gama Duster, ahora está claro que es el Bigster el modelo que tiene la responsabilidad de crear la familia más amplia de modelos dentro de la marca, al ser el segmento con más expectativas de crecimiento en detrimento de las berlinas.

Y es que al Bigster le queda mucho camino por recorrer de ahora en adelante en cuestión de carrocerías, de formatos y tecnologías, porque más pronto que tarde, Bigster debería ser la alternativa para quienes necesitan capacidad para siete pasajeros, alterna-

tiva hoy sólo disponible en el Journey. Paralelamente, la marca también va a electrificar sus dos SUV de tracción total, equipando un eje trasero completamente eléctrico en sus versiones de cuatro ruedas motrices, del que a continuación os contaremos muchos más detalles. Pero no todos los esfuerzos se van a poner en la nueva gama medio alta de la marca; también para el exitoso Sandero y su versión crossover Stepway hay planes de renovación que se traducirán en estética actualizada, equipamiento mejorado y actualización mecánica, ampliando su estrategia multienergía: además de versiones gasolina y gas, debería contar ya con propulsores microhíbridos, aunque la mayor sorpresa será la llegada de una versión cien por cien eléctrica.

COUPÉ, MÁS VENTAS

Dacia no está para coches residuales que aporten más imagen que ventas. La ventaja del futuro Bigster Coupé es que nacerá con un pan debajo del brazo, al ser el reemplazo natural del Renault Arkana, un modelo que no tuvo mala aceptación cuando llegó al mercado y que ahora, en 2025, ya no encaja en la renovada familia de SUV del fabricante francés. Sus dimensiones exteriores serán muy parecidas y equivalentes en longitud a las del Bigster normal, pero será un coupé muy espacioso en las plazas posteriores y de gran volu-

ALREDEDOR DEL BIGSTER, DACIA DESARROLLARÁ UNA FAMILIA DE MODELOS CON DISEÑOS MÁS EXÓTICOS (COUPÉ) O VERSÁTILES (7 PLAZAS)

men de maletero, pero con más robustez estética y mayor polivalencia, ya que contará con más altura y dispondrá de versiones de cuatro ruedas motrices, aunque en este caso es más que probable que la marca rumana no llegue a equipar el sistema mecánico, sino el eléctrico. En cuanto a motores, se esperan las mismas alternativas que el Bigster normal, manteniendo la doble oferta de versiones con 140 CV —microhíbrido con o sin GLP—, el híbrido de 155 CV, motor en el que la marca ha estrenado las primeras evoluciones sobre el Bigster normal, además de la citada versión de tracción total.

VALEO, 4X4 ESTRATÉGICO

Sencillo, pero eficaz, el sistema desarrollado por Valeo promete mejorar el rendimiento global del vehículo, reduciendo sus consumos y mejorando las prestaciones, y a la vez, también aporta ventajas en conducción todoterreno sin necesidad de incorporar elementos mecánicos que generan fricción y añaden más peso extra al vehículo. Hace ya años que Valeo desarrolló una innovadora transmisión híbrida para versiones 4x4 mediante un sistema de doble velocidad, y Dacia ha sido una



de las marcas que han visto sus ventajas. Según la información que tenemos en este momento, el Bigster será el primer modelo en estrenarlo a partir de primavera del próximo año y no cabe duda de que la versión coupé sería la mejor carrocería para lanzar esta nove-

dad. Paralelamente, Dacia irá adaptando también este sistema de tracción al Duster.

Denominado Valeo 48V Dual Speed, este sistema de tracción total se compone de un motor eléctrico que puede suministrar 27 CV de forma constante y



SANDERO 3.0

La renovación del Sandero, prevista para finales de 2026, marcará un antes y un después en este modelo, ya que experimentará la mayor evolución estética y técnica desde que se lanzó al mercado. Seguirá desarrollado sobre la plataforma CMF-B del grupo Renault para sus variantes térmicas; también será más ambicioso a nivel mecánico, pasando a añadir por primera vez motores microhíbridos de hasta 140 CV procedentes de la gama Bigster y Duster,

aunque la mayor noticia dentro de esta nueva gama es la llegada de una versión cien por cien eléctrica. La noticia la ha adelantado ya directamente el propio consejero delegado de Dacia, Denis Le Vot, confirmando en las últimas semanas que la próxima generación del Dacia Sandero, la cuarta, contará ya a finales de 2027 con una versión 100 % eléctrica, la primera de su gama. Junto a una mejora ya prevista en la calidad del modelo y en su equipamiento, el popular utilitario quiere seguir comprometido en ofrecer el mejor producto que puedes adquirir al precio más bajo del mercado,

ahora en clave cien por cien eléctrica. Y es que el propio Le Vot ha afirmado que, para conseguir el precio más bajo para el cliente, tendrán que hacer algunas concesiones en cuanto a tiempo de carga y tamaño de la batería, con la finalidad de abaratar costes finales. No va a ser un coche capaz de hacer 500 km con una carga de batería, ni tampoco va a ofrecer potencias de carga ultraelevadas, pero quienes miren al coche eléctrico de utilización cotidiana desde un punto de vista pragmático, el Sandero eléctrico va a ser la alternativa más competitiva que el cliente pueda adquirir.



hasta 37 CV de forma puntual. Su principal ventaja no es sólo aportar capacidad extra de tracción, sino que también está desarrollado con propósitos dinámicos, pudiendo adaptar la velocidad de giro de las ruedas constantemente en curva, proporcionando también más dinamismo al volante. Y lo mejor de todo es que se podría adaptar sobre vehículos con cualquier tecnología de propulsión, no sólo en térmicos o híbridos. De hecho, la propia Valeo asegura que abre nuevas oportunidades a vehículos cien por cien eléctricos, los cuales podrían mejorar considerablemente la autonomía tanto en ciudad como circulando en autopista gracias a los apoyos que podría dar este pequeño motor, ya

que podría ser el único responsable de mover el coche a baja velocidad, pudiendo por tanto ahorrar en kWh para conseguir la misma autonomía.

El sistema Dual Speed de Valeo también tiene un requisito en el caso de alinearse con motorizaciones térmicas, aunque en realidad es una ventaja para fabricantes como Dacia. Y es que este siempre debe ir ligado a una caja de cambios específica, ya que, en “comunicación” directa con la unidad eléctrica, también debe gestionar procesos de recuperación de energía y desacoplar la transmisión. En este sentido, también se ha confirmado que se tratará de una caja de doble embrague que suministrará Getrag-Magna. [a](#)

OPINIÓN



Raúl Roncero

MARCANDO TERRITORIO

Dacia ha conseguido salir de la categoría de coche barato para situarse de lleno en la de los vehículos de gran

utilidad y valor, pero con precios competitivos. Con Bigster y Duster ha consolidado esa nueva estrategia de marca y ha reflejado su éxito en las ventas. 2025 es un año volcado en el Bigster, pero próximamente se avecina el mayor cambio jamás experimentado en su superventas Sandero.



NUEVA CLASE

Mercedes-Benz tiene claro que la electrificación total aún no es el único camino. Con su innovadora arquitectura MMA, la tercera generación del CLA y sus derivados ofrecen una gama de propulsión flexible, con opciones que se adaptan a distintas preferencias y necesidades, sin renunciar a la eficiencia y la tecnología de vanguardia.

RAÚL RONCERO. FOTOS: MERCEDES





Liderazgo. Ese es el término que Mercedes se ha propuesto como objetivo al desarrollar la tercera generación del CLA, el próximo modelo que la marca lanzará al mercado y sobre el que, más adelante, se estructurará toda la nueva familia de vehículos de entrada. CLA Shooting Brake, GLA, EQA, GLB y EQB serán los próximos en ver la luz, todos ellos articulados sobre la nueva plataforma MMA de 800 voltios (Mercedes Modular Architecture), de la cual dimos buena cuenta en el número anterior de esta revista. Ahora, Mercedes revela otros de sus nuevos encantos, como el diseño, detalles adicionales de la tecnología a bordo y especificaciones técnicas que aún desconocíamos.

EFICIENCIA

Mercedes abre un nuevo campo de acción a la hora de referirse a este concepto: eficiencia energética, obvio, pero también en tiempo, aunque más fácil expresarlo en datos: impresionante Cx de 0,21 para favorecer el consumo com-

binado con cargas a 350 kW para optimizar las cargas, junto a planificadores de ruta inteligente y gestión activa de la energía para sus versiones eléctricas, las primeras que se pondrán a la venta en cuestión de días. Primero lo harán los motores equipados con la batería NCM de 85 kWh, alimentando nuevos motores de la familia eATS 2.0 ubicados en el eje posterior. Para el CLA 250+ se declaran 272 CV y 792 km de autonomía, con un consumo medio de 12,2 kWh/100 km... ¡Impresionante! El CLA

CX RÉCORD EN SU CLASE

Detalles como carenados inferiores, difusores optimizados y llantas aerodinámicas reducen la resistencia al viento

350 4MATIC utiliza la misma configuración de base, pero añade un segundo motor procedente de un fabricante externo en el eje delantero, también síncrono, con 109 CV en este caso. La potencia global sube en este caso a 354 CV, pero la autonomía no se reduce en

MIENTRAS BMW APUESTA POR UNA
NEUE KLASSE 100% ELÉCTRICA,
MERCEDES-BENZ OPTA POR UNA
AVANZADA ARQUITECTURA MIXTA QUE
OFRECE MAYOR FLEXIBILIDAD COMERCIAL



exceso respecto a la versión anterior; se queda en 771 km, con una media de consumo de 12,5 kWh. Un embrague se encarga de desacoplar el propulsor delantero cuando no es necesaria su intervención, minimizando el arrastre. Por su parte, todas las unidades traseras disponen de un cambio de dos velocidades con relaciones 11:1 y 5:1 —sin punto de cambio, aunque a partir de 110 km/h sólo utiliza la segunda relación—. Más adelante llegarán motorizaciones ligadas a una batería de 58 kWh con tecnología LFP, con menor densidad energética, aunque no mucho más ligera: 484 kilos frente a los 496 kg de la de tipo NCM. Mercedes ha preferido asumir el desarrollo de componentes de batería que antes confiaba a fabricantes externos, entre ellos, los elementos de interconexión entre celdas, el sistema de refrigeración, sensores o software. Así se asegura de que todos los elementos del coche se comuniquen en un "idioma común", optimizando el rendimiento de todos ellos.

Los híbridos llegarán más adelante y seguramente se seguirá ampliando la

gama con motorizaciones más deportivas, con tracción 4MATIC o firmadas por AMG. De momento, tres opciones: CLA 180 con 136 CV, CLA 200 con 163 CV y CLA 220 con 190 CV. También en este caso, Mercedes estrena una nueva familia de motores, la M 252, siempre con tecnología híbrida de nueva generación. El bloque es un 1.496 cm³ de ciclo Miller y turbo de doble entrada. El apoyo eléctrico llega de un motor de 20 kW intercalado entre la nueva caja de cambios 8F-eDTC de doble embrague, alimentado por una batería de 1,3 kWh. No sólo circulando despacio, sino incluso hasta velocidades de 110 km/h, los CLA con este sistema podrían moverse puntualmente solo con electricidad, favoreciendo el consumo de combustible.

IMPONENTE

La primera de las carrocerías que Mercedes lanzará conserva los rasgos coupé de la generación que se puso a la venta en 2019, pero es mucho más elegante y sobre todo, más funcional. El CLA tiene ahora una longitud de

ARQUITECTURA LEGO

Las versiones eléctricas cuentan con el motor en la parte trasera y disponen de un maletero delantero de 101 litros. En las versiones térmicas, ese espacio está ocupado en las versiones de lanzamiento por el nuevo motor de 1.5 litros de 4 cilindros colocado en sentido transversal, siempre con tecnología híbrida.

4,72 metros, una anchura de 1,86 m, 1,47 m de altura y 2,79 m de batalla. La marca promete mucho más espacio a bordo que antes —aumenta el espacio vertical y longitudinal—, pero sobre todo, más impresión de amplitud gracias a que el diseño del salpicadero es más despejado y minimalista pese a que las plazas delanteras están divididas por una consola central de doble piso. El maletero posterior tiene una capacidad de 405 litros en las versiones eléctricas, a los que se añaden 101 litros adicionales en el maletero delantero.



ILUMINACIÓN ICÓNICA
Por primera vez, la parrilla del CLA utiliza un sistema de iluminación que emulan pequeñas estrellas gracias a los 142 led integrados.

LA CUARTA GENERACIÓN DE MBUX INCORPORA INTELIGENCIA ARTIFICIAL DE MICROSOFT Y GOOGLE, OFRECIENDO UNA INTERACCIÓN COMPLETAMENTE CONVERSACIONAL Y MÁS INTUITIVA QUE NUNCA



MB.OS es el nuevo sistema operativo y cerebro electrónico del coche. Desarrollado con el propósito de mejorar la relación entre el vehículo y sus pasajeros —según Mercedes, entiende emociones—, integra cuatro potentes ordenadores dedicados a diferentes áreas: MBUX, el nuevo sistema multimedia; BB.Drive para los asistentes de conducción; MB Cargo para la gestión inteligente de carga —dispone de tecnologías V2H y V2G—, o MB. Drive para la conducción. La configuración digital está compuesta por una pantalla de tipo Superscreen flotante que unifica bajo el mismo cristal el cuadro de relojes de 10,3 pulgadas y el sistema multimedia de 14 pulgadas. Más adelante, se podrá añadir una tercera pantalla integrada para el pasajero. Pocos botones físicos, aunque Mercedes prometió que

volvería a dedicar mandos para cada función, aunque confía en su nueva arma para que, a través de comandos de voz con lenguaje natural, podamos solicitar y activar las principales funciones: IA combinada con tecnología de Microsoft y Google. Para la planificación de rutas, Google Maps es el aliado, utilizando datos del tráfico en tiempo real, el consumo de energía según el tipo de trazado y las estaciones de carga más eficaces. A falta de tocarlo, el ambiente parece indiscutiblemente Mercedes. Refinamiento, confort, seguridad —con más funciones de conducción asistida como sistema autónomo de aparcamiento con reconocimiento de espacios mejorado o nuevo airbag central—, innovación y eficiencia, se presupone que vienen "de serie" en este revolucionario modelo. [E](#)

40% MENOS EN HUELLA DE CO₂

Materiales reciclados, baterías más sostenibles y energía renovable en su producción hacen del CLA un modelo más ecológico.

OPINIÓN



Raúl Roncero

CABALLO GANADOR

El CLA pone el máximo enfoque en la relación hombre-máquina, la experiencia de conducción y, por supuesto, en la eficiencia, todo ello sin perder de vista los valores

tradicionales de la marca. Tocaré gestionar bien al Clase C, e incluso el Clase E, ya que el CLA se acerca peligrosamente a ellos en términos de tamaño, capacidad interior e incluso los supera en tecnología. Audi y BMW, tocados, pero no agotados.



A yellow Ford Puma Gen-E is shown from the rear three-quarter view, driving on a winding asphalt road. The car is in motion, with a blurred background of trees and a clear blue sky. The road curves to the right, and the car's shadow is cast on the pavement.

[30.134-32.433 € | 168 CV | 13,1-13,7 KWH/100 KM | ETIQUETA 0]

CON GARRAS

El Ford Puma Gen-E es un verdadero diamante en bruto, el mejor de su clase por capacidad de maletero, por eficiencia o tacto de conducción, y además, muy destacable por su relación entre precio y producto, pero se conforma con ser el mejor coche de trayectos medios cuando podría aspirar a mucho más.

RAÚL RONCERO. FOTOS: FORD



Ya le hemos hincado el diente al Ford Puma Gen-E, y sí, tiene mucho potencial, pero también falta ambición por ser un eléctrico más encadenado a trayectos medios, aunque la solución ya imaginas cuál es: una batería mayor y, lógicamente, un precio superior. El Ford Puma Gen-E se vende en dos versiones, base y Premium. Con descuentos de la marca incluidos —que no el Moves III—, no hay coche que pueda ofrecerte más por menos. La versión de acceso cuesta 30.134 euros —suficientemente equipada— mientras que el tope de gama tiene un precio final de 32.433 euros. Sólo el MG ZS EV cuesta menos, aunque no es un coche tan satisfactorio. Es cierto que, visto desde la perspectiva de coches térmicos, no son precios rompedores, pero quien pueda acogerse a los descuentos a la compra de vehículo eléctrico podrá mirar al Puma Gen-E con otros ojos.

UN MOTOR, UNA BATERÍA

Mecánicamente solo hay una opción: un motor delantero de 168 CV y 290 Nm de par y una batería de 43,6 kWh de ca-

pacidad con tecnología NCM, con autonomías que varían entre los 364 y los 367 km, según acabados. Pueden ser más si solo conducimos por ciudad, pero también bastante menos si lo hacemos en una autovía a ritmos sostenidos. Y ese es el principal hándicap de este coche, como casi todo eléctrico enfocado a uso urbano: acaba siendo limitante. Es posible que en el piso del Ford Puma Gen-E no quepa una batería de mayor tamaño, pero tal vez se podría haber conseguido optimizar la diferencia entre capacidad neta y la bruta, de 54 kWh en este caso, una diferencia del 20 %, que es mucho más de lo habitual en las baterías actuales.

La ventaja del Ford Puma Gen-E es que es un coche capaz de gastar poco. Sus ci-

fras oficiales son 13,1 kWh para el acabado base y 13,7 kWh para el Premium, valores que hemos llegado a mejorar en uno de los recorridos realizados por los alrededores de Barcelona —12 kWh/100 km—, casi igual en otro en el que hemos conducido por ciudad y carretera de montaña —14 kWh/100—, pero también superar holgadamente en un tercer tramo en el que hemos conducido por autopista, aunque eso sí, a ritmo algo ligero —17 kWh/100 km—.

Aunque las baterías aumentan en unos 300 kilos el peso del Puma, el Gen-E es —y parece, cuando se conduce— un coche bastante ligero. Respecto a otros Puma de combustión, la carrocería está unos 6 mm más baja. No te voy a decir que sus 168 CV no luzcan,

PESE A SU MODESTA AUTONOMÍA, ES UN
COCHE CAPAZ DE SACAR MÁS KILÓMETROS
POR KWH QUE OTROS SUV DE SU CATEGORÍA



AERODINÁMICA

La calandra cerrada, las láminas activas en la zona inferior del paragolpes o el alerón posterior más pronunciado son los principales cambios estéticos que lo diferencian de los Puma EcoBoost.

pero tampoco despierta grandes emociones. Está limitado a 160 km/h, anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 8 segundos, y tiene esa entrega de potencia instantánea de todo eléctrico, aunque con una pegada algo más conservadora que de costumbre. En realidad, míralo como un valor añadido porque sus beneficios son una progresividad excelente y muchísimo agrado de conducción... con matices que, seguro, se van a ir puliendo. Por ejemplo, para conducir en ciudad es casi imprescindible llevar accionado el Auto-Hold —o en su defecto, conducir con el modo One-Pedal activado— para que los frenos queden pinzados al detenernos, ya que en caso contrario tendríamos que ejercer más fuerza de lo habitual sobre el freno para que el Puma Gen-E no avance. También me gustaría una frenada regenerativa más suave en el modo D, el estándar, y no tan brusca con el One Pedal, debido a lo cual, habrá quien prefiera no utilizarlo ni dentro ni fuera de la ciudad. El modo L que se selecciona desde la palanca es en este coche equivalente al One Pedal de otros eléctricos por la capacidad de retención que ofrece, con la salvedad de que no llega a parar el coche por completo.





CAPACIDAD
El espacio ocupado por la línea de escape de las versiones térmicas se ha aprovechado en el Gen-E para aumentar la capacidad del Gigabox, un hueco enorme bajo el piso con múltiples utilidades. El motor, al ir colocado en una posición muy baja, permite añadir otro espacio de almacenamiento adicional de 44 litros en la parte delantera. Con la excepción de la consola que divide los asientos, el Gen-E comparte diseño con las versiones de gasolina, aunque el piso del habitáculo está algo más elevado y reduce el espacio para los pies de los pasajeros posteriores.





DATOS TÉCNICOS

Precio (desde) **30.134 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Tipo	Síncrono de imanes permanentes, en posición delantero transversal
Potencia máxima	123,5 kW / 168 CV
Par máximo	290 Nm
Transmisión	Tracción delantera, cambio automático de 1 velocidad
Embrague	No tiene

Baterías

Tipo	Acumuladores de iones de litio
Capacidad total / útil	54 kWh / 43,6 kWh
Potencia carga en CA	11 kW
Tiempo carga en CA	4,5 horas
Potencia carga de CC	100 kW
Tiempo carga de CC	23 minutos (80%)

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Suspensión delantera	Independiente McPherson
Suspensión trasera	Rueda tirada por eje torsional
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Tambores
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	215/55 R17
Largo x ancho x alto	4.214 x 1.805 x 1.555 mm
Batalla	2.588 mm
Peso oficial	1.563 kg
Maletero	523 + 43 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máxima	160 km/h
Acel. 0-100 km/h	8 s
Consumo combinado WLTP	13,1 kWh/100 km
Autonomía	376 km

OPINIÓN



Raúl Roncero

EL MEJOR SEGUNDO COCHE

Si aún no habías encontrado una buena razón para achatar tu viejo coche urbano —probablemente el que más utilizas

a lo largo del año—, Ford te la da: el Puma Gen-E es uno de los "coches de apoyo" más interesantes que puedes adquirir en este momento, siempre que puedas comprarlo con ayudas. Como todo Puma, es un coche entretenido de conducir, con buen confort, muy versátil y con el que, a diferencia de otros eléctricos más modestos, no necesitarás un libro de ruta en el día a día. Aunque eso sí, olvídate de viajar con él.

Dinámicamente, el Gen-E conserva los genes del Puma normal: entusiasmo por su efectividad, pero quizás tanto énfasis en el dinamismo acabe cansando a la hora de usar el coche con normalidad. Puede que no me convenza la dirección por estas tres razones: el volante resulta excesivamente grande para mi gusto, opone demasiada fuerza para mantener el volante en el ángulo indicado —especialmente en modo Sport—, y en realidad, el tren delantero no transmite tanta información a las manos como lo hacen las versiones térmicas, aunque puedes tener fe ciega en él. Sin embargo, es un coche directo, que obedece rápido y que pisa con pies de plomo transmitiendo bien la potencia al suelo. En conjunto, es un coche "juguetón" cuyo chasis está muy por encima de las posibilidades del motor. La suspensión, tirando a ser "al dente", ofrece sin embargo calidad de rodadura óptima, aunque algún que otro bache pronunciado transmite sequedad al habitáculo.

PURO PUMA

Una posible carencia mecánica, que padecerán quienes residan en ciudades con climas extremos en el periodo más frío del año, es que el Puma Gen-E no puede tener bomba de calor, ni de momento se contempla ofrecerla en opción. Por otro lado, Ford nos ha dado sus argumentos para no ofrecer una función con la que poder activar desde el sistema operativo del coche el preacondicionamiento de la batería: han detectado que el cliente no lo acciona con suficiente previsión —requiere hacerlo una media hora antes de realizar una carga—. Es por ello que, al igual que otros modelos eléctricos de la marca, sólo es posible preparar la batería mediante la aplicación del teléfono móvil —no lo veo demasiado práctico—, o programando la carga en el sistema de navegación. El Ford Puma Gen-E puede cargarse a 100

ÁGIL

Si valoras la capacidad dinámica, el Puma Gen-E es una de las mejores opciones que tienes dentro de su categoría. Tiene un comportamiento sobresaliente y es, además, muy divertido de conducir entre curvas.

kW en corriente continua —23 minutos al 80 %— o en corriente alterna a 11 kW —unas cuatro horas y media—.

Si el exterior difiere poco del Puma normal —calandra cerrada, láminas activas en la zona inferior del paragolpes, llantas más aerodinámicas o un alerón posterior algo más largo—, en el interior los cambios mayores se ciñen a la consola central debido a que la palanca de cambios pasa a estar en la columna de la dirección. Ese cambio permite ampliar los huecos disponibles creando además una segunda zona de almacenamiento. Los plásticos son rígidos en su gran mayoría, pero los que no están lacados tienen muy buen aspecto y están debidamente ajustados. El cuadro de relojes, de 12,8 pulgadas, y el sistema operativo, de 12 pulgadas, conforman un sistema de información y control bastante completo, no demasiado engorroso de utilizar. Aunque aparentemente la habitabilidad es semejante, en realidad hay un condicionante que hace que el Puma Gen-E no sea tan cómodo para los pasajeros posteriores, ya que el piso está más elevado —unos 10 cm—, los pies caben más justos debajo de los asientos delanteros y se viaja con las rodillas más elevadas.

Al prescindir de línea de escape, el Gigabox del maletero ha ganado un buen puñado de litros, llegando a los 145 litros, complementando así un maletero de lujo para un coche que mide 4,21 m: 523 litros en total a las que se añaden 43 adicionales sobre el motor. **a**

T O D O S



[48.160 € | 150 CV | 6,4 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

QUEREMOS MÁS

El Tiguan es un SUV con un habitáculo que puede satisfacer a muchas familias, pero todos queremos más. Por eso ahora llega el Tayron que, tomando la base del primero, ofrece un espacio extra para sumar dos pasajeros más y un maletero ampliado.

LUIS CARLOS CÁCERES. FOTOS: VOLKSWAGEN





Lo que anteriormente conocíamos como Tiguan Allspace en esta nueva generación se ha convertido en Tayron. Más allá de las connotaciones relacionadas con el marketing, se les ha querido dar un espacio propio a los dos SUV de Volkswagen, que de esta manera ya cuenta con ocho modelos con este tipo de carrocería a la venta (y el próximo año llega el ID.2X).

De un vistazo quizás no encuentres grandes diferencias entre un Tiguan y nuestro protagonista, no podemos negarlo. Pero poniendo un poco de atención en los detalles comprobarás que este presenta unas ópticas diferentes, así como unos paragolpes característicos. Y es algo que coincide en ambos extremos de la carrocería. Sin olvidar un aspecto que creo que será bastante habitual en los próximos años, pues será el primer Volkswagen que ilumine los logos tanto frontal como trasero.

Luego encontramos un salto notable en cuanto a la longitud. Con 4,79 metros, son 26 cm más que un Tiguan, puesto que la anchura es apenas unos milímetros superior, mientras que los dos calcan la altura. Este crecimiento, como no podía ser de otra manera, repercute en el maletero. En concreto, en su mejor configuración (con cinco asientos y con la banqueta de la segunda fila en su posición más avanzada) alcanza los 885 litros de capacidad, lo que

le convierte en el más capaz de su categoría en este aspecto, incluso por encima de un Touareg.

De esta manera damos paso a otro aspecto importante para los interesados en este modelo, los asientos. De serie, independientemente del acabado escogido, siempre cuenta con siete (por cierto, así el maletero se quedaría en 345 litros), con la excepción de las dos mecánicas híbridas enchufables, siempre con cinco. Pero esta última posibili-

SIEMPRE CUENTA DE SERIE CON SIETE ASIENTOS, A EXCEPCIÓN DE LAS DOS MECÁNICAS HÍBRIDAS ENCHUFABLES. SI LO QUIERES CON CINCO, SIN COSTE



dad se ofrece para todos los clientes sin coste alguno.

Ya que estoy metido en el interior, su mayor batalla ha sido la que ha permitido contar con tres filas de asientos, así como un espacio más desahogado para los ocupantes de las plazas de la segunda fila. Porque delante, el salpicadero es prácticamente igual, con un pequeño retoque en las salidas de aireación de los laterales como detalle más reseñable. Encontraremos un puesto de mando claramente moderno, siempre con panel de instrumentación de 12,3 pulgadas, así como pantallas multimedia de 12,9", de serie, o la opcional de 15". Suma también un Head-up Display (un opcional incluido dentro del paquete Hola Tecnología Plus del R-Line por 1.290 euros) y un mando giratorio digital en la consola central desde el que se maneja el volumen, los modos de conducción o los ambientes interiores (tiene luz ambiental con hasta 30 colores diferentes).

UN BUEN RODAR

Asentado sobre la conocida plataforma MQB Evo (Golf, Tiguan...), el Tayron presenta un buen rodar en todo tipo de carreteras. Y tiene disponible la suspensión DCC Pro para ajustarla más a tu gusto personal.



GAMA MUY VARIADA

Acostumbrados últimamente a modelos con uno o dos motores en su gama, se podría decir que el Tayron ofrece una de las ofertas más completas del mercado. Encontraremos las tres etiquetas de la DGT, con variantes diésel, gasolina, híbridas ligeras o híbridas enchufables, que van desde los 150 CV hasta los 272 CV. Sin olvidar que todas ellas están siempre asociadas a la transmisión automática DSG. El de acceso es el eTSI de 150 CV. Su tecnología es híbrida ligera, la de segunda generación de la marca, y más allá de su pegatina Eco es una opción que está gustando mucho a los que reservaron anticipadamente el Tayron, pues acumuló el 44% de los pedidos. Con la misma potencia encontraremos el TDI, para aquellos más rutereros que busquen un buen par y unos consumos más contenidos. Y utilizando el mismo combustible hay otra opción de 193 CV, en este caso con tracción total 4Motion. Estos dos últimos son etiqueta C, de la misma manera que pasa con el 2.0 TSI de gasolina. De este ahora mismo está disponible el de 204 CV, aunque la idea es que en el tercer trimestre de este año sea acompañado por otro de 265 CV (el motor del Golf GTI), ambos con el 4Motion. Se cerraría la oferta con los eHybrid o híbridos enchufables. Separado en dos niveles de 204 o 272 CV (la diferencia está en lo que aporta el motor de combustión), pero lo que es más importante, con unas autonomías en modo eléctrico de 124 y 119 km, respectivamente. Esto permitirá ofrecer unas tarifas muy competitivas si puedes acogerte al último Plan MOVES.



CORAZÓN DE GTI

Para el tercer trimestre el Tayron recibirá el motor TSI de 265 CV que monta el Golf GTI, aunque aquí con tracción total 4Motion.



PEQUEÑOS RETOQUES
Aparentemente el puesto de mando del Tayron puede parecer idéntico al del Tiguan, pero cuenta con pequeños elementos diferenciadores como por ejemplo en las salidas de aire laterales. Lo que sí comparten es la calidad de los materiales utilizados y sus correspondientes ajustes, además de toda la tecnología multimedia. Su mayor batalla le posibilita ofrecer una tercera fila de asientos, algo justa para un adulto, mientras que su longitud aumentada le permite presumir de un volumen para el maletero excelso.





UN PARAJE ESPECIAL

El desierto de Gorafe es muy apreciado por los geólogos, porque en sus cañones se pueden estudiar muy bien la composición y estructura de aquellas tierras.

AL DESIERTO

Hasta los alrededores de Granada nos desplazamos para la primera toma de contacto con este Tayron. Hay que decir que ya llegaba con el buen regusto que había dejado en nuestra oficina el Tiguan, como bien te contó mi compañero Raúl Roncero en el número 3.220 de esta revista, y había que corroborar si en su "hermano mayor" se mantenían todas esas buenas maneras.

La verdad que tuve la suerte de poder conducir primero una unidad con el acabado Más y otra con el R-Line, las dos que tiene disponibles, encontrando en ambas un buen trabajo en el ajuste de los materiales, los cuales por cierto tienen un gran nivel como podríamos esperar de un Volkswagen de esta categoría. También trabajan bastante bien las pantallas, con un panel de instrumentación configurable en varias vistas y, en mi caso, los dos coches equipaban la pantalla de 15 pulgadas, que tiene una definición y velocidad destacables.

En nuestra ruta nos acercamos hasta el desierto de Gorafe y precisamente la carretera no fue recta precisamente. En estas circunstancias, con varios tramos

de subidas y bajadas pronunciadas, demostró este Tayron que se asienta sobre una buena base, como es la MQB Evo, por lo que las curvas no son grandes problemas para él, pudiéndolas negociar a buena velocidad, sobre todo si equipas, como en nuestro caso, la suspensión DCC Pro. La dirección me pareció que tenía un buen tacto, mientras que la frenada me gustó más en estos primeros kilómetros la del diésel TDI, que no tiene hibridación, que la del eTSI, el cual cuenta con regeneración por su sistema híbrido de 48V.

Con esa última frase ya te he dado una pista de los dos motores que pude probar en esta ocasión. Ambos ofrecían 150 CV, aunque la forma de entregarlos es muy diferente. El TDI es más vigoroso, fruto de contar con un mayor par máximo (360 frente a 250 Nm) y aunque no fue un día o ruta para conseguir unos consumos que nos pudieran servir de referencia, seguramente a velocidades constantes de vía rápida obtenga cifras mucho mejores en comparación con el eTSI. Y, además, con una total ausencia de molestos ruidos o vibraciones procedentes del propulsor. [a](#)

PESE A TENER UN TAMAÑO SUPERIOR, EL TAYRON SE MUESTRA TAN ÁGIL COMO UN TIGUAN CUANDO LLEGAN LAS CURVAS

DATOS TÉCNICOS

Precio desde 48.160 €



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Tipo	Delantero transversal 4 cilindros de gasolina
Cilindrada y cotas	1.498 - 74,5 x 85,9 mm
Alimentación	Inyección directa y turbo
Sistema microhíbrido	Tecnología 48 V. 14 kW (19 CV). 56 Nm
Compresión	12:1
Potencia máxima	110 kW CEE (150 CV)
Par máximo	250 Nm CEE
Transmisión	Delantera automática DSG
Embrague	Doble embrague

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Tipo McPherson
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Disco
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	235/50 R19
Coeficiente Cx	0,28
Largoxanchoxalto	4.792x1.849x1.671 mm
Batalla	2.791 mm
Peso oficial	1.723 kg
Depósito comb.	55 l
Maletero	345/850/1.950 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	204 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,4 s
Consumo combinado WLTP	6,4 l/100 km
Autonomía eléctrica CO ₂	146 gr/km

OPINIÓN



Luis C. Cáceres

MÁS INDEPENDIENTE

En Volkswagen han querido darle más espacio al nuevo Tayron con un aspecto distintivo que se nota más por fuera que por dentro.

Por lo demás, recoge toda la herencia positiva de su hermano pequeño el Tiguan, ya sea con la última tecnología en asistencias a la conducción y multimedia, así como su buen comportamiento en carretera. Eso sí, te costará unos 3.000 euros más a igualdad de equipamiento/motor.

DUSTER...



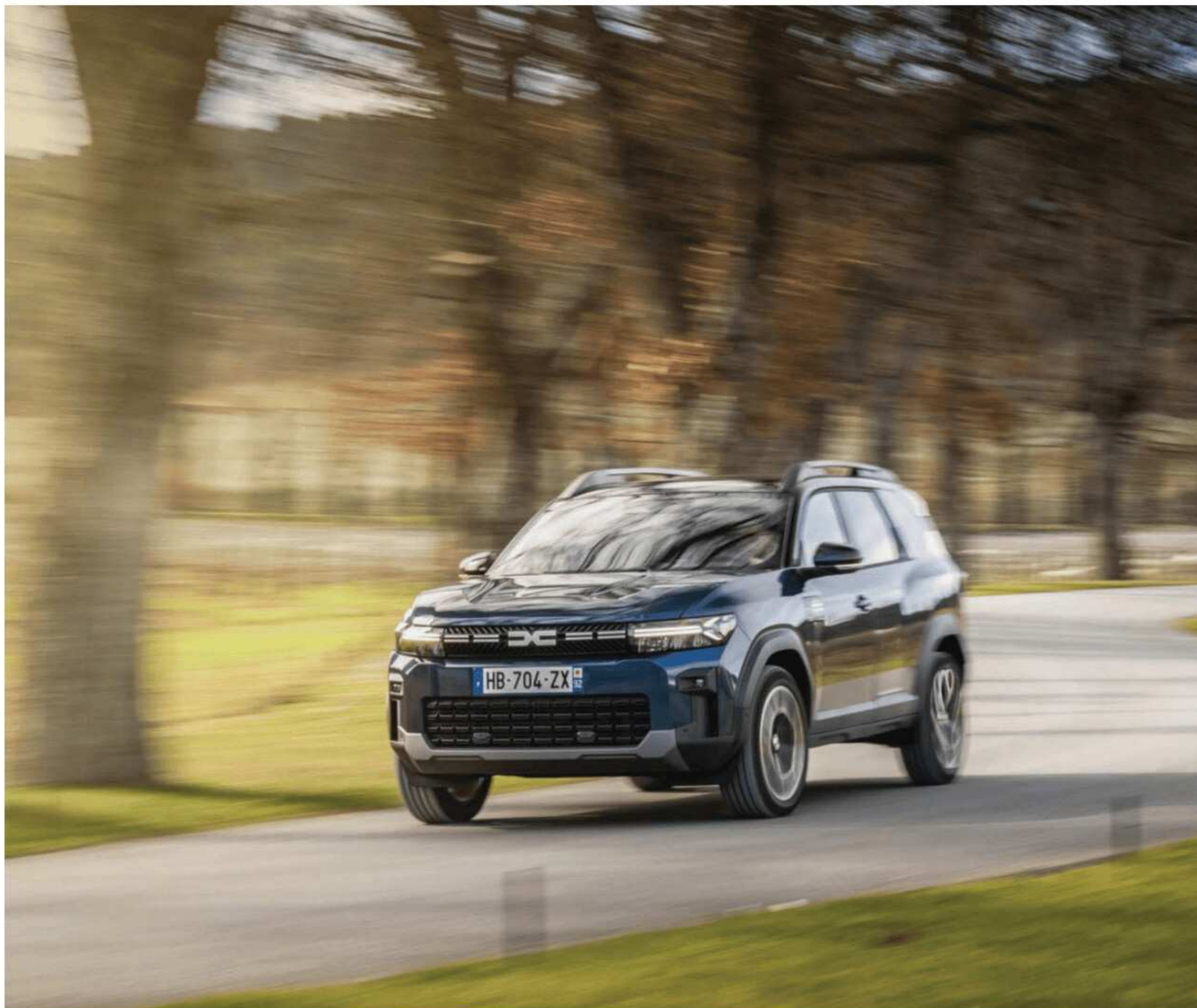
[29.290-31.290 € | 156 CV | 4,6 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

RELLENO

Básicamente, el Bigster es como un Duster relleno de nata: más voluminoso, jugoso y con abundantes sorpresas en su interior. Comparten los mismos ingredientes en la masa, pero el horneado es ligeramente diferente. Gusta desde el primer bocado.

RAÚL RONCERO. FOTOS: DACIA





Dacia ya nos ha dejado conducir el Bigster y apunta a ser un caballo ganador que está debidamente adaptado tanto a la nueva categoría en la que va a competir —aquí el nivel ya es muy serio— como a las habituales necesidades que requiere el cliente de este tipo de coches, más exquisito que en otras categorías inferiores. El Bigster sube de nivel y se ve obligado a tener, por tanto, equipamientos inéditos, jamás vistos en otros modelos de Dacia, aunque en realidad no son nada innovadores en el segmento comercial donde compite este SUV. Pero su fortaleza vuelve a estar en equilibrio, marca de la casa, en ofrecer mucho a cambio de bastante menos que el precio medio de la competencia, pero sin aparentes debilidades si tenemos claro qué estamos comprando y lo que hemos pagado por ello.

UNA NECESIDAD, UNA OPCIÓN

Ya lo sabes, no hay lujos superfluos, pero es un coche muy serio, inteligente y bien ejecutado. También es muy espacioso, bastante cómodo, tiene motores de buen rendimiento y versiones de tracción total que, a poco que vayan igual de bien que en el Duster, apuesto a que te sorprenderán para bien. Ambicioso, sí, pero siempre orientado

al público de volumen, quien, seguro, siempre encontrará una opción mecánica, un nivel de acabado o esa opción que redondea el conjunto para cada necesidad.

Vamos a repasar mínimamente la gama mecánica aunque nos centraremos en las impresiones de conducción de la primera versión que ya hemos conducido, el Hybrid de 155 CV, tan

LA EVOLUCIÓN DEL SISTEMA HÍBRIDO
MEDIANTE EL NUEVO MOTOR TÉRMICO Y
UNA BATERÍA DE MÁS CAPACIDAD
APORTA, ADEMÁS DE MAYOR FUERZA,
SUPERIOR TASA ELÉCTRICA



ECO como lo son el resto de motorizaciones, todas basadas en el motor 1.2 de tres cilindros pero con tecnologías diferentes: TCe microhíbrido para la versión de 140 CV; microhíbrido y, a la vez, bifuel ECO-G —gasolina o GPL— con 140 o 130 CV, según el tipo de combustible que utilice; y una última versión 4x4, equipada con el motor TCe microhíbrido, pero de 130 CV en este caso. La diferencia de rendimiento viene dada por la homologación de emisiones, E06W —Euro 6 y Euro 6d-TEMP— para los 4x4, y una más rigurosa E06X para el resto. Por cierto, te cuento en el recuadro adjunto en qué está trabajando Dacia para futuras versiones de tracción total.

Aun con 23 cm más de longitud que el Duster, y susceptible de ir con más carga, apostamos a que sobre el Bigster ninguno de estos motores presentará debilidades en rendimiento y prestaciones. Ah, Dacia también añade su particular "huevo de Pascua" en este

TODOS LOS PRECIOS DEL DACIA BIGSTER

ECO-G de 140 CV y TCE de 140 CV:
Essential: 24.590 €
Expression: 25.790 €
Journey: 27.590 €
Extreme [sólo TCE/140]: 27.590 €

TCE 4x4 131 CV
Expression: 27.790 €
Extreme: 29.700 €

HYBRID 155 CV
Expression: 29.290 €
Extreme: 31.290 €
Journey: 31.290 €

EQUIPAMIENTO PRINCIPAL

Essential. Equipamiento de serie.

- Llantas de aleación de 17" Tergan.
- Barras de techo fijas.
- Faros LED para conducción diurna.
- Retrovisores exteriores ajustables eléctricamente y calefactables.
- Encendido automático de luces.
- Cuadro de instrumentos digital de 7".
- Sistema Media Display con pantalla táctil de 10,1" y 4 altavoces.
- Compatibilidad con Android Auto y Apple CarPlay.
- Climatización manual.
- Elevalunas eléctricos delanteros y traseros.
- Cámara de visión trasera.
- Sensores de aparcamiento traseros.
- Sistema de frenada de emergencia asistida.
- Asistente de mantenimiento de carril.
- Reconocimiento de señales de tráfico.
- Control de presión de neumáticos.
- Llamada de emergencia (e-Call).
- Opciones disponibles:
- Rueda de emergencia (+156 €).

Expression [adicional sobre Essential]

- Climatización automática bi-zona.
- Freno de estacionamiento automático.
- Sensor de lluvia.
- Retrovisores exteriores abatibles eléctricamente.
- Asientos traseros abatibles 40/20/40 con sistema Easy Fold.
- Opciones disponibles:
- Media Nav Live con navegación conectada y 6 altavoces (+520 €).
- Pack Easy (+624 €).

Extreme [adicional sobre Expression]

- Llantas de aleación de 18" diamantadas en negro Tagasan.
- Barras de techo modulares.
- Techo solar panorámico con apertura eléctrica.
- Detalles exteriores en color Marrón Cobre.
- Cuadro de instrumentos digital de 10".
- Sistema Media Nav Live con pantalla táctil de 10,1", navegación conectada y 6 altavoces.
- Tapicería TEP Micro Cloud.
- Tarjeta manos libres.
- Alfombrillas de goma para habitáculo y maletero.
- Control de descenso en pendientes.
- Opciones disponibles:
- Rueda de emergencia (+156 €).
- Portón trasero con apertura eléctrica (+312 €).
- Pack Invierno (+520 €).
- Pack Parking (+416 €).
- Pintura bi-tono [disponible con Azul Índigo o Gris Pizarra; próximamente en otros colores excepto Negro] (+156 €).

Journey [adicional sobre Extreme]

- Pintura bi-tono de serie.
- Consola central alta refrigerada con reposabrazos.
- Asiento del conductor con ajustes eléctricos.
- Cargador inalámbrico para smartphone.
- Control de crucero adaptativo.



RIGOR
 Creo que es más difícil hacer que un coche de precio aquilatado tenga una calidad aparente tan decente y esté bien presentado que destacar cuando el factor económico no es un hándicap a la hora de desarrollarlo. No hay lujos, pero tampoco lagunas: los materiales rígidos empleados tienen buena presencia, tacto y ajustes. Cumple más que sobradamente en el área digital y en posibilidades de equipamiento, y sobresale en funcionalidad y habitabilidad.





DUSTER VS BIGSTER

En el caso de las versiones con motor y equipamiento comparable, el Bigster cuesta alrededor de 3.000 euros más.

modelo: las versiones de GLP ECO-G cuestan exactamente lo mismo que los TCe microhíbridos, así que en la práctica es como si Dacia te regalara la instalación de gas. Blanco y en botella, porque la versión bifuel te da más autonomía para viajar si quieres o necesitas combinar los dos combustibles cuando se agote uno de ellos, y además, consigue un coste de uso mucho más bajo usando el coche en las condiciones en las que el consumo no es tan favorable, como la ciudad.

MÁS RENDIMIENTO

El Hybrid 155, sin embargo, está de estreno en este modelo, ya que el motor térmico —pasa de ser el 1.6 litros con 94 CV y 148 Nm de par a un 1.8 litros de 107 CV y 170 Nm, también atmosférico— mejora el nivel en este conjunto mecánico. También añade una batería de mayor capacidad —pasa de 1,2 kWh brutos a 1,4 kWh—, y se ha revisado la caja de cambios, siendo el resto de elementos idénticos a la variante híbrida que utiliza el Duster o diferentes modelos de Renault.

Ofrece un nivel de prestaciones global muy satisfactorio, consumos realmente bajos y buen agrado general, aunque siguen presentes algunos de los principales puntos débiles de este sistema de propulsión, pero nada que no compensen sus virtudes. En parte, todo se sigue debiendo a la gestión del particular cambio automático que utiliza este con-

junto mecánico, algo dubitativo en su salto de segunda a tercera marcha —ese es, principalmente, el salto de marcha más controvertido—, sobre todo cuando necesitamos una rápida reacción mecánica y aceleramos a fondo.

También hay momentos en los que se percibe algo más de vibración mecánica de la deseada cuando el motor térmico asume la función de generador estacionario —puntual y a muy baja velocidad—, pero, a cambio, tiene fuerza para acelerar cuando circulamos a velocidades medias y necesitamos ganar

rápidamente velocidad, no hace demasiado ruido a ritmos de autopista y ofrece abundantes momentos de conducción eléctrica que aprovecha para circular con sigilo por la ciudad o a baja velocidad, reduciendo las emisiones y los consumos.

El Bigster es un coche cómodo, estable, que se conduce con suma facilidad y responde adecuadamente a las órdenes que le solicitamos desde el volante. No pretende más... Ni menos. Tiene un nivel de conducción tan digno como satisfactorio en todo momento y aunque se podría mejorar algo más aislamiento, Dacia también ha trabajado este área para conseguir mejoras respecto al Duster. Por ejemplo, el parabrisas tiene una nueva lámina más eficiente que reduce el ruido en dos decibelios mientras que las ventani-

EL BIGSTER ES UN COCHE CÓMODO,
ESTABLE, QUE SE CONDUCE CON
FACILIDAD Y RESPONDE
EFICAZMENTE. NO PRETENDE MÁS...
NI MENOS.



4X4 "MECÁNICOS"... POR AHORA

Aún no hemos probado los 4x4 del Bigster, pero sí del Duster, y te aseguro que ofrece mucho más de lo que esperas de un "sencillo" SUV de tracción total. Pero además de efectividad como vehículo multipropósito, Dacia también persigue compromiso medioambiental, conseguir más eficiencia, más efectividad poniendo en el mercado versiones que cada vez computen menos emisiones de CO₂. La marca ya ha dado un importante paso con su gama de motorizaciones, todas ECO, pero hay nuevas vías que van a permitir dar un pasito más. Afectará próximamente a los 4x4, cuya tracción total mecánica dejará paso a un sistema eléctrico montado en el eje posterior.

Hace ya años que Valeo desarrolló una innovadora transmisión híbrida para versiones 4x4 mediante un sistema de doble velocidad, y Dacia ha sido una de las marcas que han visto sus ventajas. Según la información que tenemos en este momento, el Bigster será el primer modelo en estrenarlo a partir de primavera del próximo año. Paralelamente, Dacia irá

adaptando también este sistema de tracción al Duster. Denominado Valeo 48V Dual Speed, este sistema de tracción total se compone de un motor eléctrico que puede suministrar 27 CV de forma constante y hasta 37 CV de forma puntual. Su principal ventaja no es sólo aportar capacidad extra de tracción, sino que también está desarrollado con propósitos dinámicos, pudiendo adaptar la velocidad de giro de las ruedas constantemente en curva, proporcionando también más dinamismo al volante. Y lo mejor de todo es que se podría adaptar sobre vehículos con cualquier tecnología de propulsión, no sólo en térmicos o híbridos. El sistema Dual Speed de Valeo también tiene un requisito en el caso de alinearse con motorizaciones térmicas, y es que este siempre debe ir ligado a una caja de cambios específica que debe gestionar procesos de recuperación de energía y desacoplar la transmisión. En este sentido, también se ha confirmado que se tratará de una caja de doble embrague que suministrará Getrag-Magna.



SÓLIDO

En marcha, el Bigster es un SUV muy serio que ofrece buenas sensaciones al volante por su seguridad, así como un confort más que satisfactorio.

llas laterales delanteras también tienen más grosos. Es cierto que sobre asfaltos rugosos se sienten más asperezas que a bordo de otros coches más caros, pero en líneas generales el Bigster da, y bien, la talla para viajar con bastante calidad en su habitáculo.

Hemos probado versiones que vienen de serie con la instrumentación de 10 pulgadas —equipada de serie en Extreme y Journey, frente a la de 7 pulgadas que equipan de serie Essential y Expression—, con cuatro posibles configuraciones bastante básicas por su diseño, aunque la información siempre se muestra con orden y claridad. La pantalla multimedia siempre es de 10 pulgadas en todos los niveles de acabado —la diferencia es que solo cuenta

A LA CARTA

A través de sus modos de conducción Auto, Snow, Mud&Sand, Off-Road y ECO, el sistema de tracción 4x4 del Bigster se adapta las condiciones del terreno. Los Extreme añaden, además, control de descensos.





LAS VERSIONES DE GLP CUESTAN EXACTAMENTE LO MISMO QUE LOS MICROHÍBRIDOS CON LOS QUE COMPARTE MOTOR, DUPLICANDO SUS VENTAJAS

con conexión a internet de serie en las dos definiciones superiores—, dispone de las aplicaciones estrictamente necesarias, es fácil de usar y tiene una nitidez más que decente.

Techo panorámico, posibles asientos con ajuste eléctrico, consola central refrigerada o apertura automática del portón del maletero son nuevos elementos que la marca se ha visto obligada a incorporar para dar la talla en el segmento.

En seguridad o confort, destaca por la relación de elementos que vienen de serie en el precio de este coche, aunque no destaca por llevar sistemas inusuales. Pero es destacable que todo lo equipado funciona con la normalidad deseada y que, además, dispone de un botón con el que poder inhibir diferentes asistentes al mismo tiempo, algo que en otros coches de la competen-

cia puede suponer crispación y falta de atención en la conducción al desconectar ciertas ayudas.

El maletero no es muy regular, aunque al menos las protuberancias de los laterales son bastante aprovechables. Dispone de un volumen mínimo de 550 litros en las versiones 4x4, de 546 litros en los Hybrid, 609 litros en los ECO-G y 667 litros en el caso de los TCE. Eso sí, parte del volumen que oculta el doble piso quedaría inutilizado por la rueda de repuesto de emergencia, la cual carece de tapa o protección. En el recuadro adjunto te dejo un listado con todo el equipamiento principal para que puedas hacerte una composición de lugar de toda la gama, pero te adelanto que el Bigster sigue siendo un producto auténticamente Dacia: no necesitas gastarte más dinero para tener un coche francamente completo. [a](#)

DATOS TÉCNICOS

Precio desde 29.290 €



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	156 CV
Par global del sistema	No especificado

Motor térmico

Tipo	Delantero transversal, de cuatro cilindros
Cilindrada	1.793 cm ³
Alimentación	Inyección directa de gasolina, atmosférico
Potencia máxima	79 kW (107 CV) CEE
Par máximo	172 Nm

Motor eléctrico

Tipo	Dos unidades de tipo síncrono de imanes
Potencia máxima	36 kW (49 CV) / 15 kW (20 CV)
Par máximo	205 Nm / 50 Nm
Transmisión	Tracción delantera, cambio automático de 4 relaciones multimodo
Embrague	No tiene

Baterías

Tipo	Acumuladores de iones de litio
Capacidad	1,4 kWh

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPerson
Susp. trasera	Rueda tirada por eje torsional
Frenos delanteros	Disco ventilado de 296 mm
Frenos traseros	Disco de 280 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	215/65 R17
Coefficiente Cx	N.D.
Largoxanchoxalto	4.570 x 1.813 x 1.662 mm
Batalla	2.702 mm
Peso oficial	1.569 kg
Depósito comb.	50 litros
Maletero	546 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	180 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,7 s
Consumo combinado WLTP	4,6 l/100 km
CO ₂	105 g/km

OPINIÓN



Raúl Roncero

PRINCIPIOS

Bigster es algo más que un Duster alargado. Sigue siendo un producto menos sofisticado que los mejores coches generalistas de la categoría, pero cumple con creces su misión de marca: ofrecer el producto más completo que te puedes comprar al precio más competitivo del mercado. Ahora es Dacia quien tiene que demostrar que es una mejor opción que las alternativas de procedencia asiática, y con el Bigster, da la talla.

[33.400 € | 145 CV | 5,4 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

DESMARCADO

Jeep ha sacado partida de su experiencia y asociando un segundo motor eléctrico al Avenger micro híbrido, en el eje trasero, ha desarrollado una versión inédita, de lo más polivalente y característica, que hace brillar el ADN de la marca.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA

En Jeep han dado un paso adelante dentro del Grupo Stellantis y se han marcado un tanto al poner en el mercado una versión de cuatro ruedas motrices de su SUV más pequeño, que gana en versatilidad, y refuerza la imagen de marca de un fabricante sinónimo de 4x4. Y aunque podía haber sido un desarrollo propio Jeep o, al menos, podían haber hecho de la marca americana la encargada de estrenar el sistema, éste ya se encuentra en el Alfa Romeo Junior ibrida Q4.

Así pues, este Avenger tan Jeep cuenta con un motor térmico —en este caso la versión de 136 CV, a diferencia del híbrido de tracción delantera que se da con la de 100 CV—, complementado con un sistema de 48v con una batería de 0,42 kWh de capacidad útil que alimenta sendos motores eléctricos de 21 kW (29 CV) que pueden asistir o llegar a sustituir al térmico en momentos puntuales. Se diferencia pues de los híbridos de tracción delantera en que es más potente, con 145 CV de potencia máxima combinada, es 0,9 s más rápido en aceleración hasta 100 km/h y más versátil, aunque su consumo es 0,5 l/100 km más alto y puede llegar a ser hasta 6.000 euros más caro.

Las diferencias no acaban ahí. La suspensión cuenta con muelles que







aumentan la altura libre al suelo en 10 mm (210 mm en este caso) y su efecto se encuentra complementado por una monta de llantas y neumáticos específica: unos Goodyear Vector 4Seasons Gen3 —que pueden ser sustituidos por unos AllTerrain más todo terreneros— que aumentan su capacidad cuando se trata de enfrentarse a terrenos deslizantes o salirse del asfalto. También es específica la suspensión trasera, de paralelogramo deformable, y junto con el motor eléctrico son los responsables de que la capacidad anunciada del maletero baje de los 321 a los 262 litros, algo escasos para nuestro gusto. En lo positivo, han mejorado sus ángulos todo terreno ligeramente, pasando a ser el de aproximación de 22°, de 35° el de salida y 21° el central lo que le identifica como algo que es mucho más que un SUV urbano de asfalto.

POTENCIAL OFF ROAD

La interacción de los tres motores queda regulada desde el selector de modos de conducción Select Terrain. Ofrece cuatro (Auto, Mud+Sand, Snow y Sport) que van a adoptar parámetros específicos de dureza del volante, respuesta del acelerador, actuación del control de tracción y, especialmente, el uso y funcionamiento de los motores eléctricos.

cos. En el modo Auto la tracción integral podría funcionar hasta los 90 km/h en función los datos captados por los sensores de giro en las ruedas y podría llegar a funcionar en modo eléctrico hasta 1 km. En los modos Mud/Sand y Snow, en cambio, el reparto de par será al 50% entre ambos ejes hasta alcanzar los 30 km/h, momento en que pasaría a conectarse de nuevo el modo Auto, además de que el control de tracción quedará prácticamente desconectado en arrancadas. Por último, en el modo Sport la prioridad será el empuje de las ruedas traseras como complemento al motor térmico, mejorando motricidad y cifras de aceleración. Su límite, 40 km/h a partir de los cuales toda la responsabilidad queda en el tricilíndrico 1.2.

Pudimos comprobar su funcionamiento en mucho más que una excursión por pistas fáciles y la verdad es que nos encontramos con un sistema magníficamente puesto a punto. De planteamiento dulce ante el bacheo en asfalto, ofrece muy buena motricidad en pista y, una capacidad trialera más que digna, sorprendente, complementada con un control de descenso capaz de limitar la velocidad a 5 km/h —con el cambio en modo N, 7 km/h en el resto— y aunque sin llegar a la eficacia de un extinto Suzuki Jimny, sí permite afrontar dificultades, lo que le convierte en muy adecuado para quienes necesitan un 4x4 «casi de verdad» en su potencial. Posiblemente es más capaz que un Yaris Cross 4x4 y un Duster 4x4. [a](#)

EL 4XE AUMENTA LA VERSATILIDAD DEL AVENGER Y REFUERZA LA IMAGEN DE MARCA DE UN FABRICANTE QUE ES SINÓNIMO DE TODO TERRENO



UNO PARA CADA MOMENTO

El 4xe es la última incorporación a una variada gama que va de un sencillo coche de gasolina a un 100% eléctrico, con dos escalones intermedios microhibridados. De ahí una horquilla de precios de lo más amplia, que va desde poco más de 25.000 € hasta los casi 45.000 €. El más económico es el 1.2 de 100 CV, el más sencillo de la gama con su cambio manual de seis relaciones. Su potencial es limitado, con una aceleración 0-100 km/h de 10,6 s y un consumo medio WLTP de 5,7

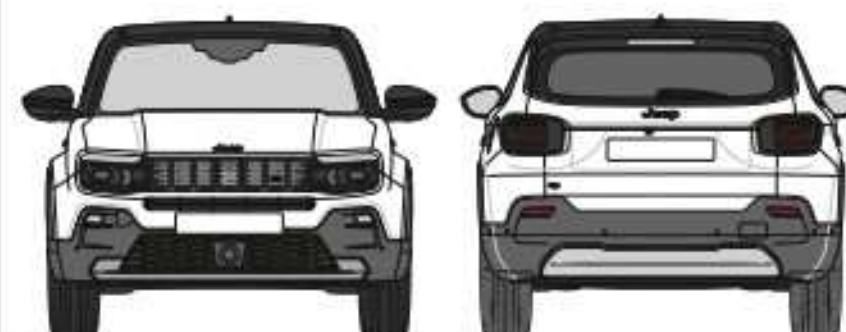
l/100 km, y un precio casi 2.000 € inferior al eHybrid. Éste emplea el mismo bloque complementado con una red de 48 voltios permite ofrecer la etiqueta Eco y cambio automático. Sus ventajas, una mínima ventaja en aceleración y notable en consumo, anunciado en 4,9 l/100 km. El más sofisticado es el eléctrico, de 156 CV y batería de 50 kWh útiles que le permite anunciar una autonomía WLTP de 393 km. Con 9 s para alcanzar los 100 km/h es el mejor esprinter de la familia.



CARACTERIZACIÓN AVENTURERA. Las versiones 4xe se diferencian por las inserciones verdes, la protección del capó y paragolpes con acabado sin pintar, raíles de techo en negro y gancho de arrastre.

DATOS TÉCNICOS

Precio desde 33.400 €



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	107 kW (145 CV)
Par global del sistema	n.d.
Motor térmico	
Tipo	Dalantero transversal, 3 cil en línea
Cilindrada y cotas Alimentación	1.199 cc y 75 x 90,5 mm Inyección directa. Turbo de geometría variable. Intercooler
Compresión	n.d.
Potencia máxima	100 kW CEE (136 CV) a 5.500 rpm
Par máximo	230 Nm CEE (23,47 Mkg) a 1.750 rpm

Motor eléctrico 1

Tipo	Delantero transversal.
Potencia máxima	21 kW CEE (29 CV)
Par máximo	55 Nm CEE (5,61 Mkg)

Motor eléctrico 2

Tipo	Delantero transversal.
Potencia máxima	21 kW CEE (29 CV)
Par máximo	55 Nm CEE (5,61 Mkg)
Transmisión	Tracción integral. Cambio automático.
Embrague	Dos embragues multidisco.

Baterías

Tipo	iones de litio
Capacidad total / útil	0,89 (0,49) kWh

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Independiente McPherson
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Discos ventilados (302 mm)
Frenos traseros	Discos macizos (268 mm)
Dirección	Eléctrica. Cremallera
Neumáticos	215/60 R17
Coefficiente Cx	n.d.
Largoxanchoxalto	4.088 x 1.776 x 1.541 mm
Batalla	2.563 mm
Peso oficial	1.475 mm
Depósito comb.	44 l
Maletero	262 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	194 km/h
Acel. 0-100 km/h	9,5 s
Consumo combinado WLTP	5,4 l/100 km
Autonomía eléctrica	-
CO ₂	122 g/km

OPINIÓN



Oscar Díaz

EFICACIA REAL

Este Avenger es algo más que un coche con el que salirse a los caminos exclusivamente para hacer un cambio de sentido que te permita volver al asfalto. Con algunas mejoras de hardware y muchas horas de software han conseguido poner a punto un SUV digno de tal nombre con un concepto semejante al de aquel añorado RAV4 primera serie, aunque menos ágil y no tan prestacional.

MENTALIDAD



[66.550 € | 204 CV | 5,0 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

G A N A D O R A

El nuevo A6 Avant se encuadra en la tradición Audi de fabricar algunos de los mejores familiares del mundo. Mezcla diseño, espacio, altísima tecnología de uso y conducción y, de momento, está disponible sólo con motor Diesel, micro hibridado, y disponible en versiones de dos y cuatro ruedas motrices.

ÓSCAR DÍAZ ODIAZ@SLIB.ES. FOTOS: AUTOPISTA





Familiar y Diesel han sido, junto a deportividad y tecnología, conceptos que han caracterizado a Audi como un constructor que marca el paso de la automoción. De ahí que cada decisión tomada pueda ser objeto de análisis y controversia. Una de éstas, anunciada el año pasado, fue la de reservar los números pares como el 6 para los vehículos 100% eléctricos, aunque afortunadamente han sabido dar marcha atrás. Una decisión lógica que ha permitido responder a mercados en los que aún son muy populares y ampliar el número de coches realizados a partir de la plataforma de combustión estrenada por el A5, y añade una nueva faceta a la familia A6, compuesta ahora por coches de combustión y eléctricos elaborados a partir de plataformas diferentes.

Esa es la explicación para que las dimensiones de la familia A6 e-tron y A6 no coincidan plenamente. De hecho,

el de combustión resulta 7 cm más largo y 2 cm más bajo que el e-tron de la misma carrocería pese a ser casi 3 cm más corto entre ejes, y anuncia un maletero de 466 l, 36 menos que aquel. Y si comparásemos al nuevo A6 Avant con el modelo saliente, resulta 6 cm más largo aunque ligeramente menos capaz en cuanto a maletero. Y es que con 466 l queda por debajo de los mejores de la categoría, pero no cabe duda de que en un viaje se aprovecharía el espacio has-

ta el techo, aumentando notablemente esta capacidad.

MUY AUDI

La distancia entre ejes del A6 Avant es amplia, casi 3 m, y se constituye junto con unas ruedas amplias (de 18 a 21" según versiones) en seña de identidad de una carrocería muy angulosa y potente. La parrilla Singleframe evoluciona, se sitúa en una posición baja y se extiende hasta el faldón delantero.

EL PÚBLICO MÁS EMOCIONAL PUEDE
ESTAR ESPERANDO LA LLEGADA DEL
TFSI 3.0 TAMBIÉN CON TECNOLOGÍA
MICRO HÍBRIDA



En él aparecen unas aperturas que a la vez que estética añaden una función en cuanto a canalización del flujo aerodinámico. De hecho, la aerodinámica ha sido tan trabajada que este A6 Avant puede presumir de ser el familiar con mejor coeficiente Cx de la historia de Audi. Es, concretamente, 0,25 y esto no sería posible sin estudiar todos y cada uno de los detalles para conseguir que tras chocar con el coche el aire fluya alrededor de la carrocería: paneles inferiores, entradas de aire en los paragolpes, los difusores delantero y trasero, hasta los espejos y por supuesto cada uno de los 4,99 m de carrocería tienen una importancia vital en que el flujo de aire sea lo más suave posible. Las llantas de 18 y 19" han sido optimizadas, con secciones cerradas en el interior para mejorar la aerodinámica. Todo influye y tiene un efecto en la percepción de calidad y bienestar a bordo.

Audi declara una mejora en el aislamiento acústico de un 30%, sin aumen-

INTEGRACIÓN

El potencial de frenada del sistema eléctrico (hasta 25 kW) permite que en buena parte del uso diario no se pongan en funcionamiento los elementos de fricción. Su interacción está regulada por el sistema iBRS.



FAMILIA COMPLETA

La familia Audi A6 puede ser calificada de familia numerosa. No en vano a las versiones eléctricas A6 e-tron Sportback y Avant conocidas se han sumado las variantes térmicas, con el Avant como punta de lanza y el Sedan como elemento complementario...al menos en Europa. Porque en otros mercados no cabe duda de que las carrocerías de tres volúmenes siguen gozando de popularidad.

Y en este caso, el Sedan no hace sino dar una vuelta de tuerca a lo que se encuentra en el Avant. Podría decirse que ambos son idénticos en casi dos terceras partes del total, concretamente en todo lo que va desde el frontal al pilar B y en todo lo que no se ve (salvo en mínimos ajustes de las ayudas a la conducción para responder a posibilidades de carga superior). Pero por detrás de éste surge una personalidad diferente. De hecho es el Audi de producción más aerodinámico de la historia, con un Cx de 0,23, y un maletero de 452 l (14 menos que el Avant) que desde lejos da la impresión equivocada de tener apertura por portón.

Como el Avant llama la atención la utilización de la tecnología led para ofrecer no sólo una firma lumínica propia, con ocho propuestas diferentes y la posibilidad de la tecnología matricial, sino que las luces posteriores adquieren nuevas funciones de comunicación con el resto de conductores. Se componen de ocho paneles OLED con 198 segmentos que a su función de señalar la posición añaden opciones como el aumento de la intensidad al aproximarse a un objeto o la advertencia a otros conductores dibujando triángulos de emergencia.



MÚLTIPLES INSPIRACIONES

El A6 presenta no pocas evocaciones, entre ellas la tapa del maletero redondeada del A6 original de código C5, creado hace ya casi 30 años.



FUSIÓN

El potencial de la arquitectura electrónica Audi E3 1.2 se deja ver en la doble pantalla frontal (más la tercera frente al pasajero, opcional), en las actualizaciones remotas y mejoras de equipamiento. Contrasta con unos materiales de finísimo aspecto entre los que hay ajenos a la industria animal. Los revestimientos suaves aparecen en puertas y salpicadero sumando calidez. Opcionalmente se puede optar por el cierre blando de las puertas, por el que éstas harían la última parte del cierre, evitando incómodos golpes.





tar apenas el peso de los materiales aislantes. Se consigue habiendo mejorado la hermeticidad de las ventanillas, el sellado de las puertas, los soportes de motor y transmisión...y con elementos físicos como los anillos de espuma en el interior del neumático en las opciones con llantas a partir de 19".

SÓLO DIESEL, POR AHORA

Inicialmente la gama A6 Avant va a estar compuesta por un único motor, un moderno Diesel 2.0 que se va hasta los 204 CV y que cuenta con el apoyo de una hibridación ligera que le permite no sólo ofrecer la etiqueta Eco de la DGT sino, en momentos puntuales como al maniobrar o en vías despejadas con poca carga de acelerador va a funcionar en modo 100% eléctrico. Esto es posible por el apoyo de un pequeño motor de 18 kW de potencia máxima alimentado de una batería LFP de 1,7 kWh de capacidad. Se asocia siempre a cambios automáticos S-Tronic de siete relaciones, bien en versión de dos como de cuatro ruedas motrices. Sus consumos anunciados van de los 5 a los 5,6 l/100 km dependiendo de las configuraciones y equipamiento opcional, pero en todo caso presentan un empuje más orientado a las vías despejadas y mantener el cruce de marcha que a

TRES A ELEGIR

La suspensión estándar puede reemplazarse por la sport, más firme y 10 mm más baja, o la neumática, de dureza variable y 30 mm de regulación vertical.

las aceleraciones más poderosas, beneficiado del sistema de . Aun así, los 7 segundos anunciados por los de tracción integral para pasar de 0 a 100 km/h no son una cifra desdeñable y casi un segundo más rápida que los de tracción delantera, lo que consiguen al poder encargarse el tren trasero de llevar al suelo hasta el 70% del par motor. Estos pueden también beneficiarse de la dirección a las cuatro ruedas, que dependiendo de la velocidad, con los 60 km/h como momento de cambio, añadiría bien más estabilidad o una mejora en la agilidad de giro (con un diámetro de giro que pasa de 12,3 a 11,3 m).

El público más emocional puede estar esperando la llegada de los V6 de gasolina y 367 CV, también con el mismo sistema de micro hibridación, e incluso de los ya anunciados híbridos enchufables que aunarán toda la potencia que se pueda pedir a un familiar con el plus de utilidad de un eléctrico de casi 100 km de autonomía eléctrica. **a**

FAMILIAR Y DIESEL HAN SIDO
JUNTO CON TECNOLOGÍA Y
DEPORTIVIDAD CONCEPTOS QUE
HAN CARACTERIZADO A AUDI

DATOS TÉCNICOS

Precio (desde) **66.550 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Tipo	Delantero transversal.
Cilindrada y cotas	1.968 cc
Alimentación	4 cil en línea
Sistema microhíbrido	Inyección directa common rail. Turbo.
Compresión	Tecnología de 48 V.
Potencia máxima	Batería LFP (1,7 kWh total). 18 kW. 230 Nm n.d.
Par máximo	150 kW CEE (204 CV) de 3.800 a 4.200 rpm
Transmisión	400 Nm CEE (40,82 mkg de 1.750 a 3.250 rpm)
Embrague	Tracción delantera. Caja S-tronic de doble embrague y 7 relaciones
	Doble, en baño de aceite.

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Susp. delantera	Paralelogramo deformable
Susp. trasera	Paralelogramo deformable
Frenos delanteros	Discos ventilados (380 mm)
Frenos traseros	Discos ventilados (330 mm)
Dirección	Eléctrica. Cremallera
Neumáticos	225/50 R18
Coefficiente Cx	0,25
Largo x ancho x alto	4.999 x 1.875 x 1.472 mm
Batalla	2.923 mm
Peso oficial	2.005 kg
Depósito combustible	60 l / 24 (Adblue)
Maletero	466 l

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máxima	241 km/h
Acel. 0-100 km/h	7,9 s
Consumo combinado WLTP	5 l/100 km
CO ₂	132 g/km

OPINIÓN



Óscar Díaz

MUCHA LÓGICA

¿Por qué renunciar a una buena parte del pastel de ventas cuando éste se va a vender en buena parte del mundo y salvo en Europa los coches

de combustión siguen siendo una alternativa de presente y futuro a medio plazo? Esa debió ser la pregunta que se hicieron en Audi antes de apostar por desarrollar versiones térmicas para su A6. Y a tenor de lo visto han acertado plenamente en cuanto a estilo, historia y planteamiento. Falta ver que mantengan el tipo frente a la avalancha SUV.

[61.600-96.930 € | 204-367 CV | 5,9-8,1 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

UNA NECESIDAD,

Audi mantiene su compromiso con la excelencia, evolucionando constantemente para ofrecer modelos que se ajusten a las necesidades de cada conductor. El Audi Q5 es un claro ejemplo de esta filosofía Premium, ahora renovado con mejoras en sus mecánica, diseño y tecnología, elevando aún más su equilibrio entre rendimiento, confort y conectividad.

RAÚL RONCERO. FOTOS: AUDI



UNA OPCIÓN





Tercera generación para el Q5 SUV —segunda en el caso del Sportback—, tal vez sin revolución en su continente, pero sí en su contenido gracias a la transformación de su arquitectura a PPC —Plataforma Premium de Combustión— combinada con la también mejorada arquitectura electrónica, clave para que ahora sea más eficiente, más seguro o esté más y más y mejor conectado.

CONFORT Y EFECTIVIDAD

Los reajustes de chasis se circunscriben a mejoras en el funcionamiento de la dirección paramétrica, siempre de serie, o las suspensiones, con cuatro opciones según motor o equipamiento añadido. De serie, siempre equipa muelle de acero, con muelles más cortos en la versión S, equivalente a la opción de suspensión deportiva. La primera alternativa para quienes busquen un funcionamiento variable son las suspensiones FSD, que utilizan amortiguadores pasivos de doble válvula que diferencian

su funcionamiento en extensión o compresión, siendo las de muelle neumático las más sofisticadas y las únicas que permiten regulaciones individuales por parte del conductor. Todos los coches que hemos conducido equipaban esta opción, de funcionamiento exquisito, todo sea dicho, aunque me hubiera gustado disponer de configuraciones extra con las que poder definir al menos un par de grados más de firmeza de las que ofrece.

Según Audi, la amortiguación neumática tiene ahora ajustes más diferenciados en sus extremos, aunque sobre-

sale el confort y calidad de rodadura incluso en el modo más deportivo posible. Como siempre, la precisión y facilidad de conducción siguen siendo los mejores valores añadidos que ofrece este modelo, mostrándose mucho más ágil de lo imaginable en carretera de montaña pero monolítico en curvas de amplio radio o largas rectas. Soberbio, y mucho más refinado.

Es cierto que estructuralmente no ha habido demasiados cambios, pero los Q5 SUV y Q5 Sportback de 2025 pasan a ser modelos de nueva generación por derecho propio. Poca falta ha-

POR EQUILIBRIO, EL 2.0 TDI DE 204 CV
SEGUIRÁ SIENDO LA JOYA DE LA
CORONA PARA LOS USUARIOS MÁS
MARATONIANOS



cía en realidad renovar elementos que siguen estando plenamente vigentes, aunque todo en realidad ha recibido un soberano repaso, volcándose en áreas de mayor valor para el cliente. Una de ellas ha sido la digitalización, a través del cual los nuevos clientes del Audi Q5 se beneficiarán de un diseño interior completamente nuevo, mucho más innovador, pero también más impactante a la vista.

MEGAPANTALLAS

El nuevo "entorno" pasa a ser una réplica del que la marca ha estrenado en sus dos coches eléctricos más avanzados, el Audi A6 e-tron y el SUV Q6 e-tron, también incorporado, por cierto, en la nueva generación del Audi A5. Lógicamente, el elemento más llamativo del interior es el nuevo MMI Panoramic Display. Se compone del Virtual Cockpit, con un tamaño de 11,9" y el MMI Touch, de 14,5" en este caso, unificado en una pantalla única de tecnología OLED, ampliable mediante una tercera pantalla, de tipo TFT y con un tamaño de 10,9" ubicada frente al con-

CASI HÍBRIDO

El nuevo PTG, con 230 Nm de par, es capaz de mover al Q5 en modo eléctrico a baja velocidad o de alimentar, mediante la batería LPF de 48V, al sistema de climatización.



ECO PRIMERO, LUEGO PHEV

De momento hay tres opciones mecánicas, todas ellas electrificadas mediante el nuevo PTG —Powertrain Generator—. A diferencia del anterior sistema de alternador por correa que llevaban los motores MHEV anteriores, ahora va intercalado entre el motor y la caja de cambios —siempre de tipo S-Tronic de 7 velocidades— y se compone de un motor eléctrico que puede proporcionar 24 CV y 230 Nm. Va alimentado por una batería de 48V, 1,7 kWh de capacidad y celdas de litio ferrofosfato, la cual también suministra electricidad al sistema de climatización, garantizando confort de temperatura y humedad dentro del habitáculo cuando el coche está con el motor parado.

Aparte del aporte de fuerza extra a los motores térmicos, o de poder recuperar hasta 25 kW en fases de frenada regenerativa que derivaría a la batería, o incluso de conseguir que las arrancadas del motor térmico resulten inapreciables, este PTG también permite que el Audi Q5 pueda avanzar a baja velocidad con el motor térmico apagado.

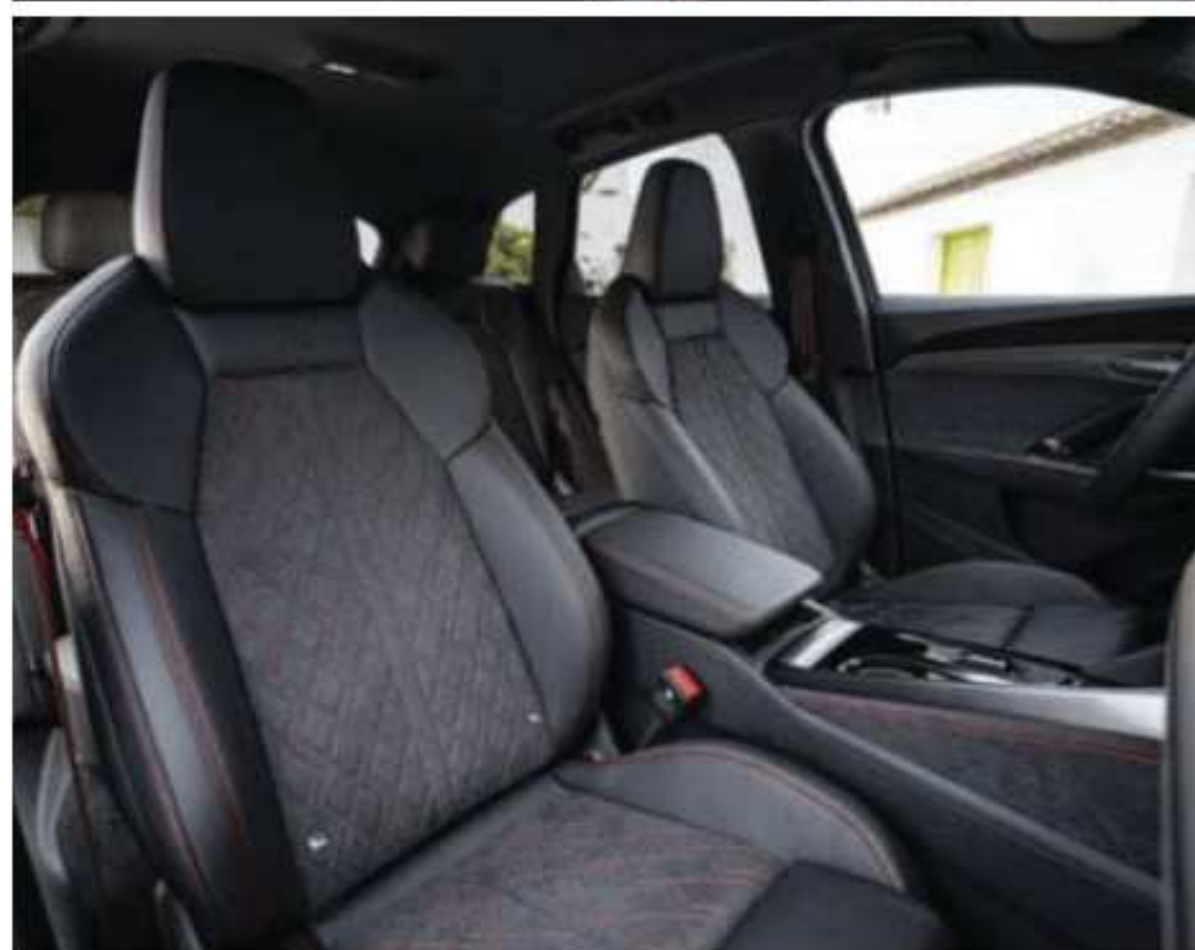
Los dos motores de acceso son una muy buena garantía para disfrutar de un nivel prestacional y agilidad mecánica bastante satisfactorios o, además de ello, de consumos y autonomías espectaculares en el caso del diésel. El 2.0 TFSI de 204 CV es mucho más refinado que el 2.0 TDI con idéntica potencia, aunque, como imaginas, el TDI sigue siendo definitivo para viajar. A igualdad de recorrido y estilo de conducción, obtuvimos una media de 9,1 l/100 km con el motor de gasolina frente a 6,7 l/100 del diésel. El primero se puede pedir en versión de dos ruedas motrices —6,5 l/100 km de media oficial— o Quattro —6,9 l/100 km—, mientras que el TDI sólo dispone, al menos por ahora, de tracción a las cuatro ruedas —5,9 l/100 km—.

La motorización por ahora más exótica la equipa el SQ5 y el SQ5 Sportback, el conocido y afinado V6 TFSI de 367 CV, que añade a un nivel prestacional ya estratosférico una conducción mucho más emocionante, pero sin perder el habitual equilibrio de las versiones S de la marca. En cuestión de meses llegarán los híbridos enchufables, con más batería que antes, más autonomía eléctrica y más eficiencia en modo híbrido consiguiendo el combo ideal.



2WD O QUATTRO

La tracción total Quattro, de serie u opcional según motor, es "hiperactiva", pero de bajo arrastre para aumentar la eficiencia.



MÁS FUNCIONAL

Los mandos del volante tienen función háptica y táctil y funcionan con la precisión adecuada. Se han reposicionado los mandos de las luces, ahora ubicados junto a los elevavinas y el control de espejos retrovisores. El volumen de almacenamiento de la guantera central es mayor, hay nuevos huecos para pequeños objetos, un cargador inalámbrico refrigerado de 15W y cuatro puertos USB-C, dos delanteros que pueden suministrar 60W y dos traseros de 100W. En la radiografías, tren de doble horquilla delantero con dos de las posibles suspensiones: neumática o FSD.





DATOS TÉCNICOS

Precio desde **94.690 €**



MOTORES Y TRANSMISIÓN

Potencia global del sistema	367 CV
Par global sistema	550 Nm
Tipo	6 cilindros en V
Cilindrada	2.995 cm ³
Cotas	84,5 x 89 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza. 4 válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección directa de gasolina con sobrealimentación e intercambiador térmico
Unidad PTG	Unidad eléctrica ubicada entre el motor térmico y el cambio. 24 CV y 230 Nm. Alimentada por batería de 48V de LHF de 1,7 kWh de capacidad
Transmisión	Nm CEE (Mkg) Tracción total, cambio automático de 7 relaciones
Embrague	Doble multidisco bañado en aceite

BASTIDOR Y CARROCERÍA

Suspensión delantera	Independiente de doble horquilla
Suspensión trasera	Independiente multibrazo
Frenos delanteros	Disco ventilado de 360 mm
Frenos traseros	Disco ventilado de 330 mm
Dirección	Cremallera eléctrica
Neumáticos	255/40 R21
Coefficiente Cx	0,34
Largoxanchoxalto	4.717 x 1.900 x 1.625 mm
Batalla	2.823 mm
Peso oficial	2.115 kg
Maletero	520 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	250 km/h
Acel. 0-100 km/h	4,5 s
Consumo combinado WLTP	8,2 l/100 km
CO ₂	186 g/km

OPINIÓN



Raúl Roncero

PRECISIÓN

Es la primera palabra que te viene a la cabeza por su calidad y excelente ejecución, por su avanzada tecnología digital, su tacto de conducción, el refinamiento

general o el rendimiento de sus motores ya presentes en la gama, con prometedores híbridos enchufables a la vista. Sigue siendo un excelente SUV de orientación familiar en cualquiera de sus carrocerías, pero también para disfrutar enormemente conduciendo. PPC, la renovada arquitectura ahora electrificada, cumple con lo prometido: consigue reducir las emisiones, mejorar el consumo y aumentar el agrado de uso. Costoso, pero casi perfecto.

ductor. El nuevo sistema, basado en Android Automotive OS, introduce ya todas las funciones de conectividad y digitalización preparadas para el futuro, pero disfrutando ya en el presente de los servicios más avanzados, un manejo fácil y bastante intuitivo y una calidad visual realmente impresionante.

Cambian los posibles diseños y configuraciones del cuadro digital, donde podemos echar en falta diseños algo más "animados". Pese a que Audi emplea cada vez más cantidad de elementos sostenibles o reciclados, la calidad y el aspecto siguen haciendo justicia al posicionamiento Premium de la marca en general y de este modelo en particular.

Funcionalmente, no hay grandes noticias: sigue ofreciendo un espacio habitable de calidad y gran volumen de carga, ahora mejorado en calidad de vida, porque Audi ha trabajado para lograr más silencio a bordo. Algunas de las medidas están orientadas a lograr un mejor aislamiento, otras a conseguir una aerodinámica más eficiente y, por tanto, también reducir el impacto del aire contra la carrocería. Por ejemplo, se ha revisado el carenado de los bajos en sus secciones delantera y trasera. Hay nuevas cortinas que canalizan el flujo de aire hacia los pasos de rueda de forma más eficien-

DIFERENCIAL EN IMAGEN... Y PRECIO

Respecto al Q5 SUV, las versiones con carrocería Sportback tienen un sobreprecio de 2.310 € a igualdad de motor y equipamiento, de 2.240 € en el caso del SQ5.

te, también aerodinámicos laterales de nueva factura o un spoiler trasero rediseñado que ahora está integrado en el paragolpes posterior del coche, aunque a mi juicio, quizás sea el elemento menos conseguido a nivel estético.

Justo aquí, en la zona trasera, vemos más novedades, y cómo no, llegan novedades en iluminación. Las luces OLED con detección de proximidad que estrenó este modelo en 2020 añaden nuevas funciones que, además, se extienden a la tercera luz central. Compuestos por 6 paneles con 266 segmentos, los grupos ópticos posteriores ofrecen hasta ocho estilos diferentes de iluminación. Igualmente, las avanzadas luces Matrix LED delanteras ofrecen otros tantos estilos para su firma luminosa, además de altísima potencia y adaptabilidad total a las diferentes situaciones de conducción gracias a sus 25 segmentos independientes que interactúan para modificar las características del haz de luz. **a**

EL NUEVO MMI PANORAMIC DISPLAY PROPONE UN ESCENARIO DIGITAL DE LO MÁS ESTILIZADO Y AVANZADO, AHORA CON TERCERA PANTALLA PARA EL ACOMPAÑANTE

MÁS RENDIMIENTO, MÁS VERSIONES

RENDIMIENTO PATENTADO

Peugeot sigue mejorando la gama 3008 con mejoras que, sin duda, sabrán apreciar sus clientes. Ahora da una nueva vuelta de tuerca a su motor híbrido para mejorar el rendimiento y está a punto de lanzar su primer 4x4 de esta nueva generación.

RAÚL RONCERO. FOTOS: PEUGEOT







Peuget tenía claro que las transiciones hay que hacerlas por fases, de forma progresiva, pero sobre todo, adaptándose a las necesidades del cliente. STLA Medium, la nueva generación de plataformas del grupo Stellantis, ha sido el comodín perfecto a la hora de desarrollar la nueva generación del Peugeot 3008, un SUV disponible con avanzados sistemas de propulsión, siempre electrificados y que permiten al comprador elegir entre tres tecnologías diferentes, caracterizadas todas ellas por su destacable rendimiento.

STLA en realidad ha permitido mucho más que fabricar el que, probablemente, sea el coche multienergía más completo de su clase, y es que, también es el elemento vital del coche alrededor del cual se optimiza el espacio a bordo, define las características dinámicas, permite disponer de equipamientos digitales de primera clase, incorporar los sistemas de seguridad más avanzados o definir una experiencia de conducción

LA VERSIÓN HYBRID ESTRENA RENDIMIENTO, AUMENTANDO SU POTENCIA DESDE LOS 136 A LOS 145 CV. ES UN MOTOR QUE DESTACA POR SU RELACIÓN ENTRE PRESTACIONES Y BAJOS CONSUMOS

de primera clase. Y gracias a todo ello, el 3008 de nueva generación se ha vuelto a superar en tacto de conducción, en refinamiento o en eficiencia, pero también en calidad de ejecución, siendo un modelo capaz de competir por derecho propio con coches de marcas Premium.

TRIPLE TECNOLOGÍA DE PROPULSIÓN

Aunque el Peugeot 3008 ya lleva meses en el mercado, Peugeot sigue maduran-

do y mejorando la gama de motorizaciones, uno de los mejores puntos fuertes de este coche. Disponible como híbrido, híbrido enchufable o cien por cien eléctrico, el 3008 presenta, por ejemplo, sus primeras evoluciones para su versión más popular, la Hybrid, basada en la nueva generación del motor 1.2 con turbo variable y ciclo Miller, combinada con la caja de cambios e-DSC6 de doble embrague, en la cual se integra la unidad eléctrica de su inteligente siste-



ma híbrido. Un sistema relativamente sencillo en comparación con otros híbridos puros que requieren complejos transejes y conjuntos mecánicos más sofisticados, pero que ha demostrado ser verdaderamente resolutivo en cuestión de prestaciones y capacidad para mover ágilmente el 3008 incluso cargado al completo, destacando además por un consumo muy comedido.

Ciertamente conservador en cuanto a potencia global, con 136 CV desde que este propulsor se diera a conocer, ahora la marca ha realizado pequeñas modificaciones electrónicas para aumentar su rendimiento a 145 CV. Se ha puesto aún más hincapié en la respuesta a bajas y medias revoluciones para conseguir una respuesta aún más eléctrica, pero sin efectos colaterales en el consumo de combustible. Esta versión anuncia 5,4 l/100 km, cifras que, por cierto, ya eran bastante realistas de conseguir en condiciones reales con la anterior versión.

Quizás no hubiera sido necesario este aumento de potencia, pero sin

I-COCKPIT... PREMIUM

Forma y función han dado un paso al frente en la última generación del 3008, acompañado, como siempre, de una calidad de materiales y ajustes sobresalientes.

El nuevo puesto de conducción no es solo más vanguardista, avanzado y moderno, también ofrece una mejor relación entre visibilidad y facilidad para conseguir la postura adecuada.



MÁS POTENCIA, MISMO ALCANCE

Partiendo de un E-3008 Standard Range, Peugeot va a empezar a vender una nueva versión que aumenta las posibilidades para ciertos usuarios que utilizan el coche en las condiciones más comprometidas, pero sin por ello renunciar ni a un solo kilómetro de autonomía de la versión de partida.

Dual Motor implica un segundo motor en el eje posterior, y por tanto, un sistema de tracción total gestionado de forma totalmente electrónica que es capaz de proporcionar a cada rueda la fuerza exclusivamente necesaria en cada situación, no sólo en función de la adherencia, sino de la velocidad, de si aceleramos o frenamos en curva, etc. Se trata por tanto de una tracción total activa que influye en la dinámica de conducción y, lógicamente, ofrece inherentes ventajas para transmitir toda la potencia al suelo.

Peugeot ha sido conservador, prefiere equilibrio, placer de uso y radio de acción. Pese a que esta versión añade un motor de 113 CV al eje posterior, la potencia combinada junto con el de 214 CV delantero es de 231 CV, cifra que permite al E-3008 Dual Motor cubrir una aceleración de 0 a 100 km/h en 6 segundos. Rápido, sí, pero por encima de todo, Peugeot sigue enfocado en el refinamiento y la eficiencia. De hecho, pese al mayor peso que pueda añadir el motor posterior, la autonomía sigue siendo la misma que la versión Standard Range con la que comparte la avanzada batería de 73 kWh: 525 km, conservando también la potencia de carga en corriente continua en 160 kW. Próximamente, Peugeot comunicará los precios definitivos y pasará a estar disponible en los concesionarios de la marca.



TRES OPCIONES

Con esta nueva versión el cliente puede optar por versiones con 213, 231 y 326 CV o autonomías de entre 525 a 701 km.

PLUG-IN: LO MEJOR DE DOS MUNDOS

Con la nueva arquitectura STLA, la electrificación del motor híbrido enchufable tiene también un nuevo enfoque. Y es que, en estos Plug-In se aprovecha lo mejor de cada sistema de propulsión de la marca. El motor térmico, por ejemplo, es el 1.6 Turbo de cuatro cilindros con 150 CV y 300 Nm de par. La experiencia adquirida con las nuevas baterías de los 3008 cien por cien eléctricos ha servido para desarrollar un nuevo paquete de 17,8 kWh útiles que se pueden cargar a 7,4 kW de potencia en corriente continua y permiten un alcance de casi 90 km en los 3008 Plug-In Hybrid. Por su parte, se ha aprovechado el desarrollo del cambio e-DSC de doble embrague que utilizan los motores híbridos para fabricar una nueva caja adaptada a los requerimientos de la nueva motorización híbrida enchufable, en este caso, con siete relaciones. Por último, una unidad eléctrica de nueva generación se encarga de cerrar el círculo, logrando un eficiente conjunto mecánico de 194 CV globales y 350 Nm de par con el que Peugeot anuncia un consumo medio de 0,9 l/100 km bajo estándares WLTP, aunque en condiciones de circulación más realistas la marca promete una eficiencia en combustible equivalente o superior a los mejores híbridos puros. La ventaja de esta motorización es que, en el día a día, ofrece un radio de acción más que suficiente para no tener que utilizar el motor térmico. A todo ello se suman unas prestaciones muy satisfactorias y un tacto de conducción refinado, pero también capaz de sacar su lado más emocional y dinámico.



DISEÑO CON CARÁCTER

Las líneas del nuevo 3008 combinan dinamismo y sofisticación, con una silueta que refuerza su identidad como SUV moderno y tecnológico. El habitáculo es, también, destacable por cantidad y calidad de espacio.

duda, esta nueva versión Hybrid hace que el 3008 gane atractivo para todos aquellos que aún están preparados a las tecnologías "con cable", donde, por cierto, también hay novedades, ya que todas las versiones anunciadas en el momento del lanzamiento empiezan a estar disponibles para que el cliente las pueda adquirir. El Plug-In Hybrid será, sin duda, uno de los motores más interesantes porque permite combinar las ventajas de un eléctrico en uso diario, gracias a una autonomía que se acerca a los 90 km en uso urbano, y un

híbrido para viajar que además, ofrece una combinación de prestaciones y consumos espectaculares. Tienes todas las claves de esta motorización en el recuadro adjunto. Se vende en acabado Allure por un precio de 41.660 euros o en GT, por 46.110 euros en este caso.

LONG RANGE: MARATONIANO

En cuanto a motorizaciones cien por cien eléctricas, llegan refuerzos a nivel de autonomía o versatilidad para quienes necesiten condiciones y prestaciones más exigentes; en la gama 3008 se traduce como versiones Long Range o Dual Motor, como se ha dicho, ya anunciadas en el momento de lanzarse al mercado este modelo, pero ahora ya disponibles para su compra o a punto de estarlo. En cuanto al Dual Motor, también descrito en el primer recuadro que acompaña a



EL E-3008 SE METE CON LA VERSIÓN LONG RANGE, CON SU BATERÍA DE 69,9 KWH, EN EL CLUB DE ELÉCTRICOS QUE ANUNCIAN 700 KM POR CARGA



este artículo, no sólo supone disponer de las ventajas de un sistema de tracción total que optimiza la dinámica y la capacidad de tracción en condiciones adversas, sino también de una nueva dimensión en el modelo 3008 en cuanto a nivel de potencia gracias a sus 326 CV.

Por otro lado, las versiones Long Range, con un motor delantero en este caso, llegan enfocadas a clientes maratonianos que quieren tener absoluta "tranquilidad energética". Es otra de las ventajas de la plataforma STLA Medium, capaz de almacenar la batería más grande de su segmento en relación a la distancia entre ejes del coche. En datos, se traduce en disponer de una megabatería con casi 97 kWh de capacidad y gracias a la cual el Peugeot 3008 se mete en el selecto club de los SUV eléctricos capaces de cubrir 700 km, e incluso más en ciudad. Según estima-

ciones de la propia marca, y para un cliente que realice 15.000 al año, bastaría cargar el coche sólo un par de veces al mes.

Además de ofrecer un mayor radio de acción que la versión Standard Range, los Long Range también suben el nivel de rendimiento, ya que el motor pasa a tener 231 CV. Su consumo oficial es de 17,1 kWh/100 km, sólo dos décimas más que las versiones de 213 CV equipadas con la batería de 73 kWh. Peugeot ha estandarizado a 160 kW la potencia de carga de sus tres motorizaciones eléctricas, apostando principalmente por la estabilidad durante la fase de carga.

Se mire por donde se mire, el 3008 tiene el ADN de Peugeot, pero imponiendo nuevos códigos estéticos que añaden una línea más vanguardista, elegante y moderna al mismo tiempo. Y, cómo no, es aún más reconocible

PERSONALIDAD DINÁMICA

Refinado y cómodo, pero también ágil y dinámico. Peugeot sigue destacando por el equilibrio a la hora de poner sus coches a punto.

como miembro de esta marca por su personalidad dinámica, combinando un comportamiento verdaderamente ágil con un confort y calidad de rodadura sobresaliente en todas sus versiones. Con la excepción del Dual Motor, que sólo se venderá en acabado GT, el resto de motorizaciones está también disponible en acabado Allure, un nivel con un destacable equipamiento de confort, seguridad o digital, en este caso, a través de un i-Cockpit que emplea dos pantallas flotantes de 10 pulgadas cada una, en lugar de la de formato panorámico de 21 pulgadas que se emplea en el acabado superior. [2](#)





[266.750 € | 630 CV | 12,2 L/100 KM | ETIQUETA ECO]

OUTFIT DE LOS '80

Inspirado en un coche de competición de los años '80, esta edición limitada del RS 6 Avant sorprende por su imagen agresiva, no tanto por sus cualidades dinámicas, que son las mismas de un Performance.

JUAN IGNACIO EGUIARA. FOTOS: PACHECO





La idea de fabricar una edición limitada de un RS 6 Avant fue más bien fruto de la casualidad. La imaginación de unos aprendices acabó transformándose en un Concept inspirado en el mítico coche de competición de la IMSA de los años '80. El resultado fue tan chulo, que se vieron obligados a llevarlo a la serie, aunque fuera en una edición limitada a 660 ejemplares. Y por lo visto con el resultado comercial, parece que no se han equivocado. Se vendieron todos en cuestión de horas y eso que su precio no es barato precisamente.

Está basado en un RS 6 Avant Performance y, mecánicamente y prestacionalmente, tampoco es que aporte mucho más. Su aportación es más bien de imagen. Su estética es simplemente espectacular. No puede haber un coche más bonito. Con pocos coches me he sentido tan observado y perseguido como con este RS 6 Avant GT. Con estas siglas se identifica a este musculoso familiar que no deja de ser enorme para poder considerarlo deportivo al uso. Quizás las siglas GT no son las que mejor lo definen, pero sí que lo identifican como algo completamente diferente en el mercado de los coches prestacionales. Un coche de 5 metros, familiar y

ART DECÓ

La decoración es todo un arte en este coche. Las "pegatinas" están muy bien puestas y elegidas, sobre todo con este color blanco de carrocería.

que pesa más de dos toneladas no es lo más ortodoxo para entrar en un circuito, pero cuando tienes una buena puesta a punto pues puedes tomártelo muy en serio.

TOMA FIBRA

El coche cuenta con un capó de fibra de carbono, así como sus musculosas aletas, que se han pitado y luego decorado, aunque hay algunas partes que se dejan a la vista el entramado de la fibra de carbono. Los enormes alerones traseros también dejan claro su estilo de competición, aunque limitará su uso y conviene no meterlo en un lavado automático. Aunque una joya como esta es para lavarlo a mano y con mucho cuidado. Las llantas son de nuevo diseño intentando imitar a las del 90 IMSA, pero se mantienen con el tamaño de 22". Con esto me refiero que mecánicamente es un RS 6 Avant Performance, con sus 630 CV y un chasis y equipamiento similar. Por ello el sobrecoste de

ESTÁ BASADO EN UN RS 6 AVANT
PERFORMANCE Y, MECÁNICAMENTE Y
PRESTACIONALMENTE, TAMPOCO ES QUE
APORTE MUCHO MÁS. SU APORTACIÓN
ES MÁS BIEN DE IMAGEN



COMO UN PERFORMANCE

En el interior he echado de menos un poco más de exclusividad y de detalles más racing. Aunque lleva más equipamiento y lo mejor de lo mejor, incluido los baquets, podría haber tenido algo que lo identificara más y mejor de su hermano el Performance. El motor es el mismo V8 de 630 CV y su comportamiento es como el de una locomotora. El tamaño del coche es tal grande que por capacidad nadie se quejará.





casi 100.000 euros es una barbaridad, pero si el cliente los ha pagado gustosos, será por algo. Y es que la fórmula de las ediciones limitadas siempre funciona comercialmente hablando, y si no que se lo pregunten a Porsche que lleva haciéndolo muchos años.

El caso es que este RS 6 Avant GT es sobre todo un ejercicio de imagen. Y me hubiera gustado que se hubiera ido más allá y haber hecho algo realmente sorprendente desde el punto de vista mecánico y prestacional. Me ha dejado un poco frío que en el interior no cambia nada respecto a un RS 6 Avant normal. Solo que está tapizado en Alcántara en más zonas. Básicamente es el mismo equipamiento que el Performance, pero en este caso se le

añade el techo panorámico, los airbag laterales traseros, el paquete de aparcamiento asistido o los paquetes de asistentes City y Tour. Por supuesto monta los asientos baquet. Deberían haber aprovechado para hacer un habitáculo más Racing, sin los asientos traseros y con unas barras antivuelco, o algo similar. A su vez, el motor es el mismo V8 biturbo del Performance, con 630 CV y unas prestaciones que mejoran solo en una décima en el 0 a 100 km/h debido a que en teoría pesa algo menos por el uso de la fibra de carbono y que el diferencial trasero activo es de última generación. Pero la realidad es que pasar de acelerar en 3,3 segundos en lugar de 3,4 segundos tampoco se nota mucho en la práctica. La verdad es que nos ha cal-

PRESTACIONES

El motor es el mismo de un Performance, pero como en teoría tiene algo menos de peso, oficialmente corre un poco más. En la práctica conseguimos igualar las prestaciones de su hermano más modesto.

cado las prestaciones que teníamos del Performance y en circuito tampoco hemos logrado mucho más. Lo que marca la diferencia es que la suspensión es de coilover regulable en tres modos de dureza con utillaje especial. El diferencial central distribuye la potencia del motor entre el eje delantero y trasero en una relación de 40:60 que puede variar hasta el 70% para el eje delantero y hasta un 85% al trasero. Lo que se diferencia de sus hermanos es el diferencial trasero activo. Con esa suspensión la carrocería baja 10 mm y también se endurece las estabilizadoras en un 30% delante y un 80% detrás.

MENOS CIRCUITO

Pero pasemos a la acción, ya que tuvimos la ocasión de probar este coche tanto en nuestro circuito de Madrid como en la pista de Hockenheim (nos falta pasar por la de Nurburgring). No es un coche especialmente adaptado para las pistas de carreras, ya que es muy grande y pesado, pero hay que reconocer que se defiende muy

NO ES UN COCHE ESPECIALMENTE
ADAPTADO PARA LAS PISTAS DE
CARRERAS, YA QUE ES MUY GRANDE
Y PESADO, PERO HAY QUE RECONOCER
QUE SE DEFIENDE MUY BIEN



UNA IDEA ORIGINAL

Este proyecto nació de doce aprendices en prácticas que Audi tenía en la fábrica como mecánicos de carrocería y construcción de vehículos, mecánicos de automoción, pintores de automóviles y mecánicos de utillaje. En total estuvieron seis meses trabajando en un concept con el apoyo de Audi Design que bautizaron como RS 6 GTO y que estaba inspirado en el legendario Audi 90 quattro IMSA que tantas alegrías dio a la marca a finales de los '80 en la competición americana.

Una característica especial del nuevo RS 6 Avant GT es que, a diferencia del RS 6 Avant, no se ensambla por completo en Neckarsulm. Tras los trabajos de construcción de la carrocería y el taller de pintura, cada una de las 660 unidades de la serie limitada se traslada a Böllinger Höfe, donde se fabrican el Audi R8 y el Audi e-tron GT.

Al mercado español llegarán diez unidades del RS 6 Avant GT, cinco con color de carrocería blanco Arkona, dos en negro Mythos y tres en color gris Nardo. Los clientes tienen la opción de elegir una decoración con vinilos exclusivos en dos colores. El primero, asociado al color de carrocería blanco Arkona, combina los colores tradicionales de Audi Sport, negro, gris y rojo; las insignias del modelo en la parte delantera y trasera también se presentan en estos tonos con estilo 'heritage'. Si se elige esta combinación, las llantas están acabadas en color blanco de alto brillo. Asientos bucket RS en una combinación de cuero y Dinamica —que forman parte del equipamiento de serie para el mercado español— y la inscripción "RS 6 GT" debajo de los reposacabezas.

En total se fabricarán 660 unidades numeradas, que en el caso de las destinadas al mercado español van desde el #600 al #609.





bien. Mejor que los SUV grandes tipo Porsche Cayenne o BMW X5 M que tienen el centro de gravedad muy alto. Pero los kilos no se los quita ni usando la fibra de carbono, como demostró nuestra báscula que dejó la aguja en unos preocupantes 2.141 kg (con un reparto de 45/55%) cuando llegamos por encima de los 250 km/h a alguna frenada o, lo que es peor, a tomar alguna curva rápida a fondo. La verdad es que se comporta de maravilla y el equipo de frenos cerámicos responden a la fatiga muy bien, aunque echamos de menos un poco más de potencia en algunas circunstancias al límite, y es que el peso es algo que hay que tenerlo siempre muy presente. Un arma definitiva también es la dirección en el eje trasero que transmite mucha confianza y aplomo en todas las curvas rápidas y en las muy lentas inscribe el coche en la trazada ideal de forma milagrosa.

TAMBIÉN ETIQUETA ECO

Prestacionalmente es quizás cuando menos se justifica el enorme sobrecoste del coche. Con un RS 6 Performance se puede hacer prácticamente lo mismo. Sus prestaciones oficiales dicen que mejoran una décima en el 0 a 100 km/h y que es capaz de alcanzar los 305 km/h, pero esto último es un tema de autolimitación electrónica. Porque el RS 6 GT cuenta con el mismo motor del performance, el V8 biturbo de 630 CV que cuenta con el sistema de hibridación ligera y, por tanto, la etiqueta ECO. Lo cierto es que se puede bajar algo los consumos y no son tan escandalosos. Para ello el motor tiene una función

UN PLACER

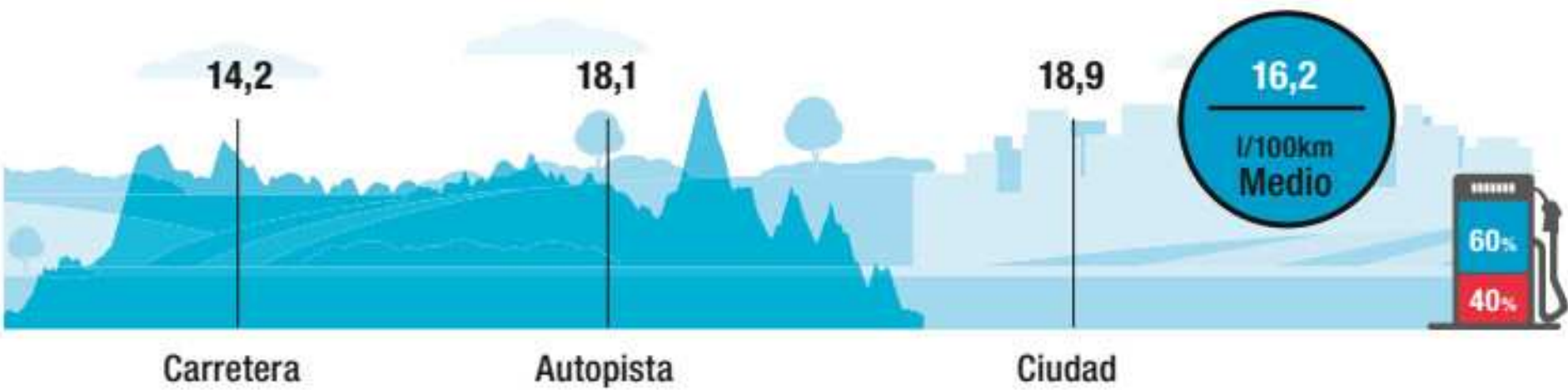
Con cualquier Audi es un placer viajar, incluido con esta versión que en teoría es tan deportiva. Pero aunque han montado otro equipo de suspensión regulable, no es para nada duro y se puede usar en el día a día sin mayores problemas.



VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

CONSUMOS (l/100 km)

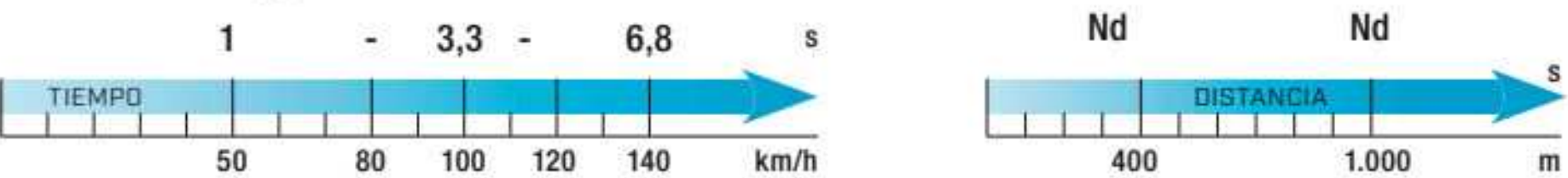


Los consumos pueden parecer altos... y lo son. Pero analizando y valorando que es un coche enorme en tamaño y peso, pues podemos decir que en determinadas circunstancias su consumo es moderado gracias a la microhibridación y a su desconexión de cilindros.

348 km
Autonomía media

PRESTACIONES

ACELERACIÓN [s]



Hemos logrado las mismas cifras de aceleración que con el Performance normal, lo cual no está nada mal. Oficialmente apenas mejora esos registros.

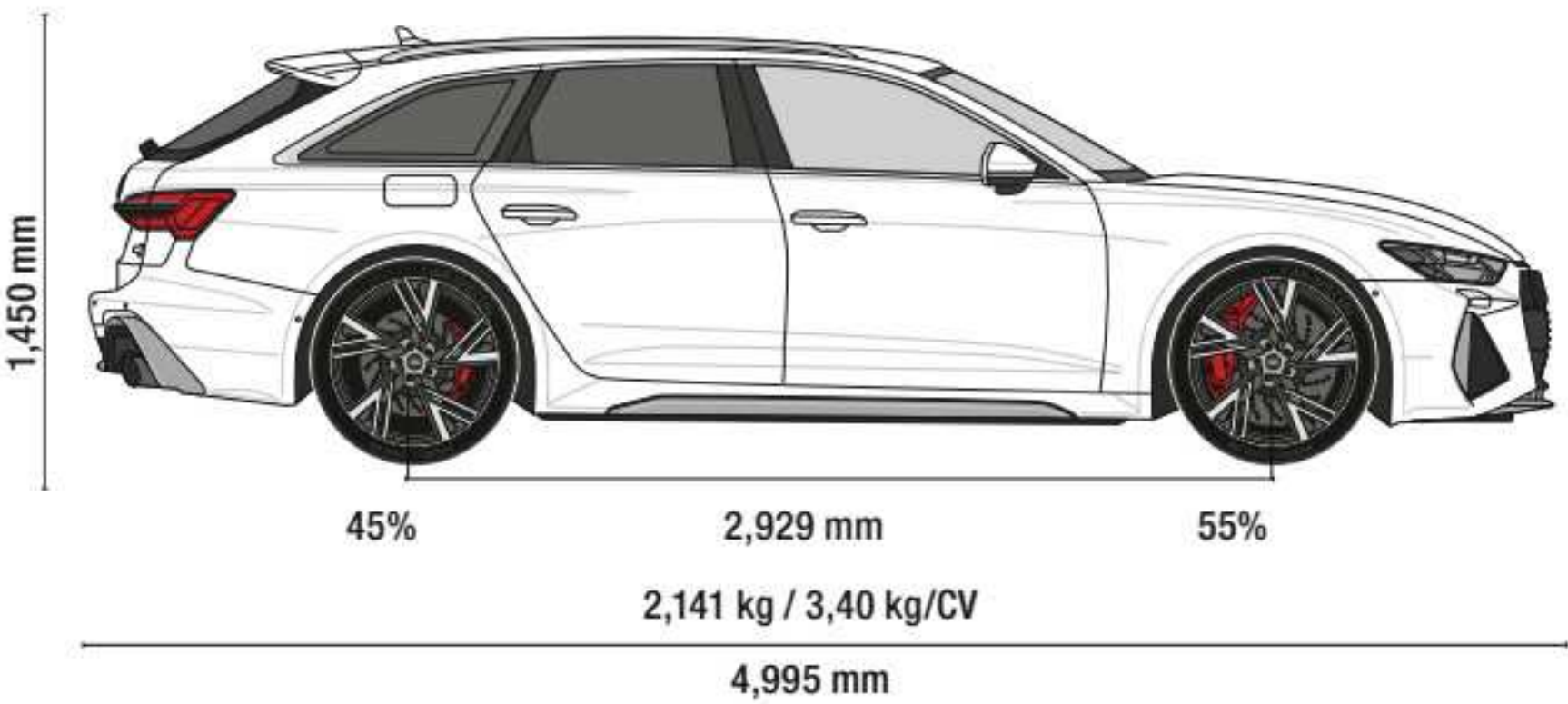
ADELANTAMIENTOS

Consumo máximo en prestaciones: 35 l/100 km



Recuperando es una locomotora. Su motor es uno de los mejores en cuanto a par y la forma de entregar la energía. Con su cambio automático de ocho relaciones la verdad que este ejercicio es un paseo para el RS 6 GT.

CARROCERÍA Y PESO



Para tratarse de un coche de 5 metros con carrocería familiar y una considerable anchura, sus cotas de habitabilidad no son espectaculares. Pero sí más que suficientes para viajar confortablemente con mucho equipaje. La batalla es grande, per la sensación de aplomo también viene ayudada por la dirección trasera.

Cotas [mm]	
Anchura	1,951
Vía delantera:	1,668
Vía trasera	1,650

CONDICIONES DE LA PRUEBA



1,100 km al inicio.
Temperatura: 10°C.
P. atmosférica: 890 mBar.



Conti Sport Contact
Neumático 285/30 R22xx/50 Rxx V XL
Neumático Presión del./tras. 2.5 / 2.5

autopista

DATOS OFICIALES

Precio 266.750 €



MOTOR

Motor térmico	
Situación	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 cil. en V + 1 eléctrico
Cilindrada	3996 cm³
Cotas	86 x 86 mm
Distribución	4 válvulas por cilindro
Alimentación	Gasolina con doble turbo
Compresión	9,7:1
Potencia máxima	630 CV a 6,000 rpm
Par máximo	850 Nm a 2,300-4,500 rpm

Motor Eléctrico	
Situación	Delantero longitudinal
Tipo	junto a transmisión
Potencia máxima	16 CV
Par máximo	n.d.
Tensión nominal	48 V

BATERÍAS	
Tipo	ión litio

TRANSMISIÓN	
Tipo	Tracción total con cambio auto.
Embrague	convertidor hidráulico

Desarrollos cambio (km/h x 1.000 rpm)	
1ª	8,8
2ª	13,3
3ª	19,8
4ª	25
5ª	32,4
6ª	41,7
7ª	49,7
8ª	62,5

BASTIDOR	
Susp. delantera	Paralelogramo deformable muelles
Elem. elástico	muelles
Susp. trasera	Paralelogramo deformable muelles
Elem. elástico	muelles
Frenos delanteros	Discos cerámicos de 440 mm
Frenos traseros	Discos cerámicos de 370 mm
Dirección	Cremallera eléc. A 4 ruedas
Giros/Ø volante	n.d.
Ø de giro	n.d.
Neumáticos	285/30 R22
Llantas	10,5 x 22

CARROCERÍA	
Coefficiente Cx	n.d.
Nº de plazas	5
Depósito	73 litros
Peso oficial	1,680 kg
Maletero	565 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES	
Velocidad máx.	305 km/h
Acel. 0-100 km/h	3,3 s
Autonomía EV	n.d.
Consumo combinado WLTP	12,2 l/100 km
Emisiones CO₂	277 g CO2/km

EURONCAP	
Calificación	N.d



que desactiva la mitad de los cilindros (los números 2, 3, 5 y 8) que se suma al citado sistema de 48V que recupera más energía que un alternador convencional o apagar el motor de combustión durante un máximo de 40 segundos cuando el conductor levanta el pie del acelerador circulando entre 55 y 160 km/h. Aunque seguirá consumiendo mucho. Difícilmente lo verás bajar de los 14 litros/100 km/h. En circuito mejor no comentar el consumo que sube a los “veintemuchos” litros cada cien kilómetros.

CUMPLE EN PRESTACIONES

Como sabéis nosotros realizamos nuestras propias prestaciones y, por lo menos, logró que sus aceleraciones cumplieran las oficiales, algo que no es nada fácil ya que el 0 a 100 km/h es de nada menos que 3,3 segundos y alcanza los 200 km/h en 11,7 segundos. Lo cierto es que quizás se hubiera merecido una subida de potencia para justificar mejor el sobreprecio y hacerlo más exclusivo, máxime cuando ya tienen ese mismo motor con más caballos en el Lamborghini Urus Performante con 666 CV.

En las frenadas fuertes te puede apoyar algo en el cambio, que tiene programación deportiva, pero a veces

se queda un poco colgado. De todas formas el par motor es tan brutal que da igual salir con una u otra marcha, porque saldrá disparado en cuanto des gas a fondo. Y siempre con un leve coletazo de la zaga que tiene bastante par en ese tren y se agradece.

Eso en el circuito, porque en el día a día es como cualquier otro Audi más. No es para nada duro. Es como cualquier otro RS 6, aunque lo llevemos en la configuración más dura. Resulta confortable y se puede viajar. Eso es una ventaja, pero yo considero que si quieres algo tan especial y lo pagas como tal, esperas algo un poco más radical. Me hubiera gustado encontrarme en el interior algo diferente, detalles de competición más pura, y que tuviese ese toque de radicalidad que esperas de una edición limitada que no consideras usarla todos los días. En ese sentido creo que tendrían que aprovechar la experiencia de sus hermanos de Porsche, que hacen este tipo de ediciones especiales muy caras, pero siempre le dan un toque más deportivo y exclusivo. En este caso un RS 6 Performance no le va a dejar atrás en ningún momento y las sensaciones de conducción son idénticas. **a**

EL EXAMEN

Comportamiento	200 sobre 225
Motor y prestaciones	185 sobre 190
Eficiencia	115 sobre 180
Habitáculo y funcionalidad	150 sobre 160
Confort y utilización	128 sobre 135
Inversión	50 sobre 80
En primera persona	24 sobre 30
NOTA FINAL	852 sobre 1000

OPINIÓN



Juan I Eguirra

TRABAJO A MEDIAS

No conozco a nadie que no se haya enamorado del este RS 6 Avant GT nada más verlo. Y es que no puede ser más acertada su decoración. Es una edición limitada

y los diez afortunados que lo han comprado en España seguro que están muy contentos de haber pagado ese sobreprecio, porque estoy seguro que se revalorizará. Pero prestacionalmente me hubiera gustado algo más. Y que en el interior hubiera habido algún guiño más Racing y radical. No deja de ser un RS 6 Performance con el que se puede viajar tranquilamente y hacer un uso diario normal. Eso sí, como un famoso de la tele, te sentirás vigilado por paparazzi en todo momento.

P R E D E S T I N A D O



[19.450 € | 101 CV | 5,6 L/100 KM | ETIQUETA C]

AL ÉXITO

Alrededor de tres cuartas partes de los clientes que adquieren utilitarios o SUV pequeños anteponen el precio a cualquier otro factor, por lo que el C3 es un firme candidato a entrar en su lista de la compra. Pero ojo, porque la seguridad, la función práctica y la eficiencia también juegan un peso muy importante. Por pura estadística, el nuevo Citroën C3 está destinado a ser un súperventas.

RAÚL RONCERO. FOTOS: PACHECO/AMS







Entre el coche que te gustaría comprar y el que puedes pagar, puede que haya un abismo. El Citroën C3 pretende darle un giro a este dilema, siendo uno de los coches con el precio más bajo de su categoría, pero ofreciendo ingredientes y características que lo hacen muy "comprable". Una de ellas es su relativa sencillez, un concepto que está de vuelta en este tipo de vehículos buscando la mayor competitividad posible. La diferencia con otros rivales que apuestan por una fórmula similar es que Citroën ha sabido "aliñar" a su nuevo utilitario con no pocos encantos, algunos de ellos muy ventajosos en el uso diario.

Apuesto a que Dacia y su Sandero es el primer coche que te ha venido a la cabeza como rival más directo. O incluso MG, con su reciente MG3, como principal alternativa entre quienes buscan el precio más bajo. No te voy a negar que Dacia tiene un coche algo más "maduro" en algunos aspectos —destacaría una mayor solidez en elementos del habitáculo que no están a la vista— ni que MG podría incluso ofrecerte un híbrido con la potencia de un pequeño GTI de algunos años —no sus prestaciones ni mucho menos su comportamiento— a un precio realmente imbatible, aunque limitado funcionalmente al disponer de un maletero demasiado pequeño. Pero al Citroën C3 no le faltan buenos argumentos para conquistar

GAMA

Con el motor 1.2 Turbo hay tres niveles de acabado: You (15.240 €), Plus (17.750 €) y Max, la unidad probada (19.450 €). Los Hybrid no están disponibles con el primer acabado y tienen un sobrecoste de 1.950 € en los dos siguientes.

a jóvenes conductores —uno de ellos, aunque es una opinión mía, es un diseño más "fresco"—, a los que ya no lo son tanto —su carrocería y altura facilitan el acceso al habitáculo— o a aquellos que habitualmente conducen por carreteras en mal estado o incluso transitan ocasionalmente por algún camino, porque las suspensiones que utiliza el C3 le hacen sobresalir en confort.

Tienes tres opciones mecánicas para elegir, y aunque en mayor o menor medida también ofrecen ciertas ventajas competitivas frente a sus principales competidores, es su motor de acceso el que mejor compromiso ofrece entre precio, gasto de combustible en uso real y nivel prestacional para poder usar el coche para todo. Este 1.2 Turbo de 100 CV al que nos referimos tiene etiqueta C. Por el ECO y en igualdad de acabado —motor 1.2 Turbo Hybrid, pero con la misma potencia—, tienes que pagar 1.950 euros más, en parte justificable por el cambio automático, el agrado mecánico extra o una eficiencia mayor, aunque sus precios no son, comparativamente, tan rompedores. Ah, y recuer-

CITROËN OFRECE UN ACABADO YOU
DESPROVISTO DE ELEMENTOS
PRESCINDIBLES CON EL QUE CONSIGUE
SER UN VEHÍCULO MUY ACCESIBLE



BÁSICO NO ES NEGATIVO

Muy buena idea utilizar la tecnología de proyección —como un Head-Up Display— para el cuadro de instrumentación. Ofrece la información de forma clara, no falta ni doble ordenador de viaje ni reloj de temperatura. Desde la pantalla multimedia del acabado MAX se pueden controlar pocas funciones y su resolución es algo mediocre, pero cumple de forma muy satisfactoria. Acertada isla de mandos físicos para la climatización. El cambio manual tiene un enclavamiento muy sólido y el minúsculo volante tiene una asistencia muy agradable. Plazas traseras, maletero y motor pueden marcar a su favor las diferencias respecto a rivales equivalentes.





da que también tienes un eléctrico en la gama, más otro algo más descafeinado en cuanto a autonomía que llegará próximamente. Variedad no falta, porque en cuestión de carrocerías el C3 también sigue ofreciendo la versión SUV Aircross, única en su categoría al ofrecer versiones con hasta siete plazas.

C, PERO DECISIVO

Soy de los que creen que el apelativo "urbano" no lo da el tamaño de un coche, sino las limitaciones de un motor por potencia o rendimiento para salir de la ciudad o el extrarradio, o la de un chasis y su comportamiento para viajar con aplomo y seguridad. Y te garantizo que el C3 1.2 Turbo/100 es mucho más que un mínimo viable que puede hacer un buen papel en todo tipo de usos, siempre y cuando no necesites más espacio del que te ofrece.

El 1.2 Turbo ha puesto su contador a cero en cuestiones de confianza con el usuario. El grupo Stellantis asegura que está debidamente actualizado en cuanto a la fiabilidad de componentes, y Citroën además te ofrece una más que tranquilizadora garantía, así

que la balanza deberá caer en favor de su buen rendimiento. No es un motor cien por cien redondo, pero a cambio ofrece ventajas adicionales frente a motores "básicos" de la competencia. Como urbano, por ejemplo, agradecería que el tiempo de funcionamiento del Stop&Start fuera algo más amplio —no llega a durar el tiempo medio de parada de un semáforo—, evitando así el despertar de sus tres cilindros. Ya sabes, no es la configuración más equilibrada y este 1.2 Turbo no es la excepción, dejando huella con alguna que otra vibración que origina pequeños "cosquilleos" en el cuerpo. Eso sí, el proceso del rearranque del Stop&Start es bastante rápido —incluso cuando el motor se nos cala al realizar alguna maniobra y volvemos a pisar inmediatamente el embrague—, infinitamente más que la puesta en marcha del motor a "giro" de llave, sea con el motor frío o ya caliente —probablemente, hasta sea intencionado con la finalidad de hacer girar un par de vueltas el motor para "bañarlo" internamente en aceite—.

En realidad, su arritmia mecánica, junto al singular sonido de este tipo

BICOLOR

Además del equipamiento extra en tecnología y seguridad, algunos de los elementos que distinguen a los Max es su pintura bicolor —también de serie en los Plus— con el techo en contraste, las llantas de aleación (16" en You y de chapa en Plus) y los pilotos traseros de LED.

de motores, nos facilitarán "entenderlo" mejor para saber la respuesta que es capaz de proporcionarnos, pero te aseguro que es tremendamente fácil si agudizas el oído. En su zona baja —muy, muy baja— de revoluciones, por ejemplo, la presencia de un tono algo más grave es claro indicativo de que la sobrealimentación empieza a nutrirlo de buen par. En el extremo opuesto, un sonido claramente más agudo indica que ya no interesa estirarlo más. Entre ambos límites, el 1.2 Turbo tiene mucho margen de funcionamiento operativo y, además, perdona mejor que otros propulsores de su misma arquitectura la desatención al volante a la hora de recuperarse cuando pretendemos ganar velocidad con el régimen de giro desplomado. Así que, en la práctica, este motor es bastante resolutivo y confiable tanto en conducción urbana como en carretera, contando además con la ventaja de que el C3 es un coche bastante ligero.

La guinda a nivel mecánico la añade el cambio de marchas, de enclavamiento mucho más preciso de lo que nos tiene acostumbrados la marca en sus cajas manuales. En prestación pura, las cifras de aceleración o recuperaciones son acordes a su nivel de potencia

**EL 1.2 TURBO MARCA DIFERENCIAS
CON OTROS MOTORES "BÁSICOS"
RIVALES: ESTÁ BIEN EQUILIBRADO
EN FUERZA Y EFICIENCIA**

SI HAY UNA MARCA QUE HA SABIDO DEMOSTRAR QUE EL BALANCEO NO ES UNA MEDIDA DE ESTABILIDAD, ESA ES CITROËN. EL C3 ES CÓMODO, PERO TAMBIÉN SEGURO

y par, siendo lógicamente necesaria la participación del conductor para conseguir adelantamientos empleando el menor tiempo posible. En ese sentido, el C3 tiene una tercera e incluso cuarta marcha que son auténticas "todoterreno" para conducir en carretera, también una correcta segunda relación para callejear en la ciudad sin necesidad de tener que estar recurriendo constantemente al embrague y, cómo no, una desahogada sexta relación para viajar.

Como te comentaba al inicio de este apartado, el 1.2 Turbo se defiende a las mil maravillas en autopista, incluso viajando con adultos en su interior, sin que en ningún momento deje impresión de ser un coche inframotorizado. Esta es una de las principales ventajas respecto a modelos rivales que van un poquito más cortos de motor y que acaban pagándolo también en décimas extra de consumo de combustible cuando las condiciones de uso son mínimamente exigentes. A cruceros de 120 km/h, hemos conseguido medias de 6,5 l/100 km. En carretera o en la utilización cotidiana de este coche, los consumos son también bastante moderados cuando conducimos con total despreocupación, pero basta poner sólo un poquito de atención para mejorar las cifras. Para muestra, en un mismo recorrido combinando algo de ciudad, de extrarradio y carretera puedes conseguir una más que óptima media de 5,9 l/100 km o rebajar esa cifra a 5,1 l/100 km, nada mal. En ciudad, nuestros consumos han ido variando entre 6,4 y 6,8 l/100 km, cifras comparativamente menos brillantes que en otros usos.

ESTABILIDAD CITROËN

Si hay una marca que puede demostrar que el balanceo de la carrocería no es una medida de estabilidad, esa es Citroën. No es que el C3 tenga la flexibilidad de suspensión de un 2CV, ni mucho menos, pero es sin lugar a dudas la característica que predomina en el tacto general y la conducción de este



SMART CAR

El C3 es un coche desarrollado en colaboración con Tata Consulting, utilizando una versión simplificada de la plataforma CMP. Es la versión europea de un modelo indio, donde los vehículos de menos de cuatro metros se benefician de ventajas fiscales.

Diferencias estéticas sitúan la longitud de "nuestro" C3 en 4,02 m.





coche. ¿Positivo? ¿Negativo? Yo, particularmente, he encontrado mucho de lo primero y nada de lo segundo.

La comodidad en sí es absoluta, aunque la simplicidad técnica del Citroën C3 hace que se sienta un coche poco aislado, algo ruidoso e incluso un pelín áspero. La amortiguación vuelve a ser clave de su extraordinario confort de bacheo gracias al empleo de sus ya estandarizados amortiguadores con topes hidráulicos, que parecen hacer magia no solo con las ondulaciones del asfalto, sino ante baches de gran profundidad. Cuando trabajan a rápida frecuencia, el C3 apisona el asfalto dejando impresión de alfombra voladora, mientras que en los baches en los que la rueda tiene un gran desplazamiento vertical, acomoda y acompasa el movimiento de forma realmente suave y progresiva.

El confort es ciertamente alto, pero no es el único valor añadido que ofrece el Citroën C3 en cuestión de dinámica de marcha. Los movimientos de carrocería son muy homogéneos entre el tren delantero y el trasero. La dirección resulta sumamente agradable, tiene un punto de firmeza adecuado, además de un preciso guiado. El tren posterior sigue fiel a la trazada. Y las ayudas a la conducción, como el control de estabilidad, por ejemplo, están bien afinadas, impidiendo la pérdida de trayectoria con mucha suavidad.

La verdad es que no esperaba un coche tan equilibrado, aunque sí deja un punto de evolución posible que lanzamos a la marca para que tome nota: las frenadas fuertes, aunque eficaces en mordiente y distancias conseguidas, pueden ser un poco críticas si el coche o la dirección no están completamen-

COLORCLIPS

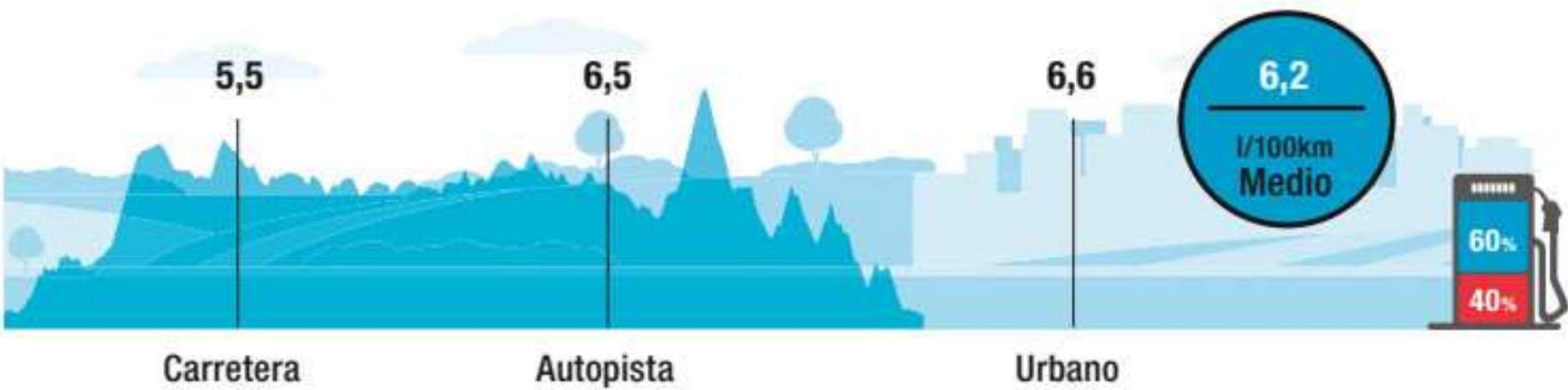
Los clips decorativos del frontal y del pilar C son intercambiables y se ofrecen en diferentes combinaciones de colores por un precio que oscila entre 34,50 y 47,50 euros.



VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

CONSUMOS (l/100 km)

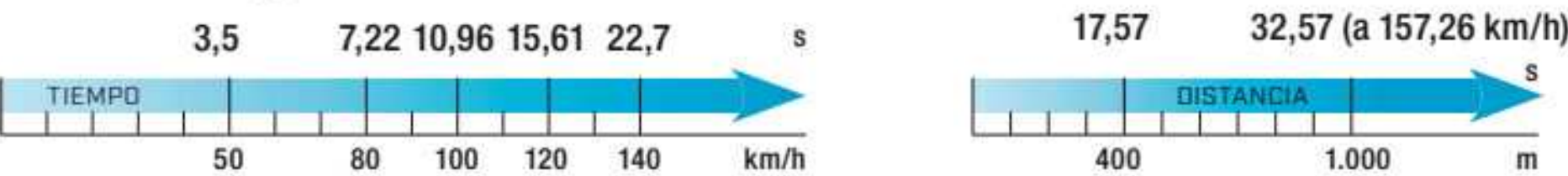


Con la excepción del uso urbano intenso, donde no destaca tanto, el motor 1.2 Turbo es ya de por sí bastante eficiente, pero además ofrece un gran potencial de ahorro para los 'eco-conductores' que deseen implicarse al máximo en su estilo de conducción.

710 km
Autonomía media

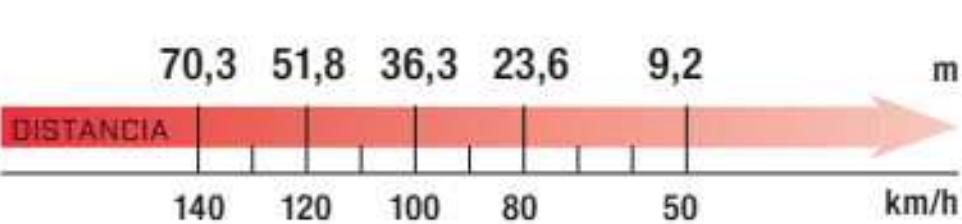
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)



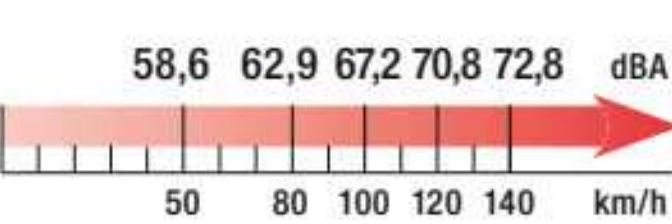
Su minúsculo embrague y su arquitectura no son la mejor combinación para arrancadas fuertes desde parado, pero una vez en movimiento, el motor se muestra bastante 'despierto'.

FRENADA (s)



No hay queja sobre el tacto del pedal ni sobre el mordiente y la capacidad de deceleración en un par de frenadas fuertes, pero es mejor pisar el pedal con el volante recto.

SONORIDAD (dBA)



Parte de la simplicidad del C3 se refleja en un aislamiento mejorable respecto al rozamiento del aire y el ruido del motor.

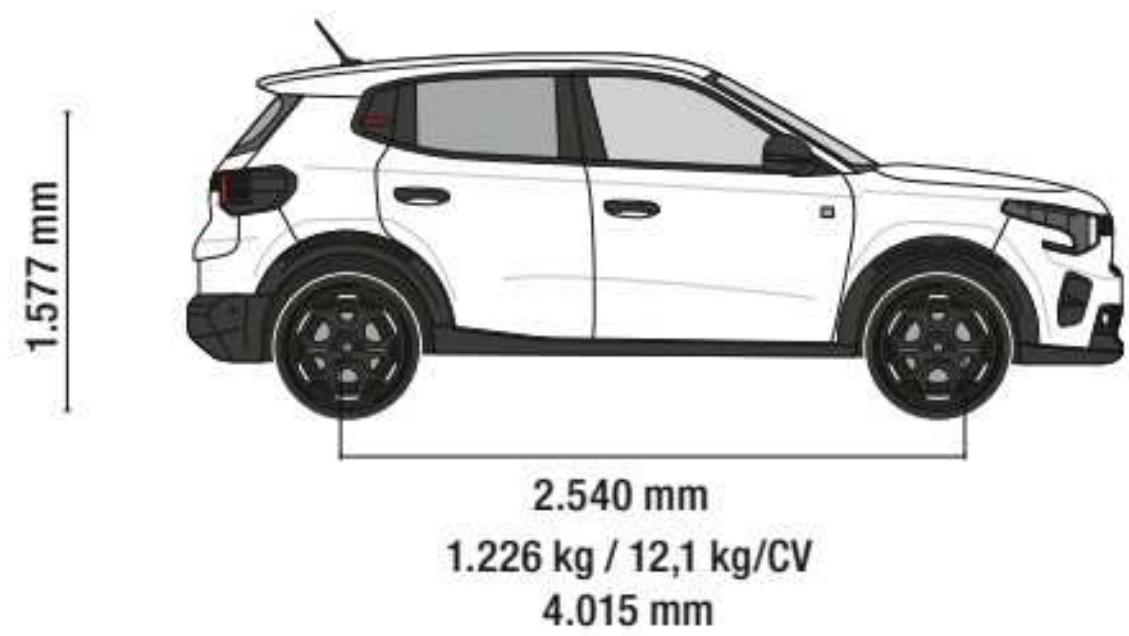
ADELANTAMIENTOS

Consumo máximo en prestaciones: 7,2 l/100 km



Lógicamente, la sexta marcha se 'descuelga' en el tiempo al realizar la medición de adelantamiento de 80 a 120 km/h, pero basta reducir una o dos marchas para que el C3 responda con brío y solvencia acorde a su potencia.

CARROCERÍA Y PESO



Cotas (mm)	
Anchura	1.755
Vía delantera:	1.500
Vía trasera	1.520
Habitabilidad (cm)	
Ancho interior delantero	136
Ancho interior trasero	131
Altura interior Min. / máx.	95 / 101
Altura trasera	95
Espacio piernas delantero	105
Espacio piernas trasero	67
Maletero	310 l

Una de las ventajas de su carrocería ligeramente elevada es que facilita el acceso al habitáculo. A diferencia de la versión eléctrica, los C3 térmicos ofrecen suficiente espacio para que los pasajeros de las plazas traseras puedan introducir los pies debajo de los asientos delanteros. Su buena anchura y cota longitudinal permiten que cuatro adultos de talla media viajen con confort.

CONDICIONES DE LA PRUEBA



1900 km al inicio.
Temperatura: 9°C.



Good Year Efficient Grip
205/50 R17 93V
Neumático Presión del./tras. 2.3 / 2.1

autopista

DATOS OFICIALES

Precio 19.450 €



MOTOR

Motor térmico

Situación	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada	1.199 cm³
Cotas	75 x 90,5 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza, 16 válvulas
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercambiador térmico
Potencia máxima	74 kW (101 CV) a 5.000 rpm
Par máximo	205 Nm a 1.750 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera, cambio manual de 6 velocidades
Embrague	Monodisco en seco

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Ruedas tiradas por eje torsional
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado
Frenos traseros	Tambores
Dirección	Cremallera eléctrica
Giros/Ø volante	3,0 / 35x30 cm
Ø de giro	10,6 m
Neumáticos	205/50 R17

CARROCERÍA

Coefficiente Cx	N.D
Nº de plazas	5
Depósito	44 l
Peso oficial	1.226 kilos
Maletero	310 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	160 km/h
Acel. 0-100 km/h	10,6 s
Consumo combinado WLTP	5,6 l/100 km
Emisiones CO ₂	128 g/km

EURONCAP

Calificación	Sin ensayo
--------------	------------





ANTI-SANDERO

Un diseño más fresco y un confort superior son sus principales ventajas frente a uno de los superventas de la categoría, aunque el Sandero ofrece precios aún más competitivos.

te rectos al pisar de golpe el pedal. El hundimiento del tren delantero deja con muy poca presión a los neumáticos posteriores sobre el suelo y hace que el coche se "menee" más de lo deseable.

Otros asistentes, como el sistema de mantenimiento de carril, son menos restrictivos que en la gran mayoría de coches, pero también es infinitamente menos intrusivo hasta el punto de que, en lugar de inhibirlo, como hago habitualmente, lo he llevado activo durante todos los kilómetros que he recorrido con este coche.

AJUSTADO, PERO NO JUSTO

Si vas intencionadamente decidido a buscar carencias, el habitáculo es el lugar donde podrías encontrarlas, aunque el C3 también supera expectativas en este sentido. ¿Mejorable? Poco, en realidad, considerando el precio de una versión 1.2 Turbo con acabado You, por la que has pagado 15.240 euros y te llevas un buen motor y un buen chasis. Pero, para el precio que tienen sus niveles superiores, agradecería mayor cuidado,

por ejemplo, con las moquetas del piso —están un pelín justas y se sueltan por la zona inferior del salpicadero—.

Pese a que en los acabados Max Citroën aplica su programa Advanced Confort —implica asientos con más mullido—, la propia estructura lateral del asiento —la que más sufre, especialmente en el lado del conductor— también parece demasiado débil y produce algunos crujidos cuando salimos del coche y nos "impulsamos" con el trasero o los muslos de las piernas apoyados justo en esa zona.

Por lo demás, no solo no hay objeción, sino todo lo contrario, porque no hay elementos superfluos con los que el conductor pueda despistarse. Por ejemplo, me han gustado las posibilidades que le ha encontrado Citroën a un Head-Up Display para convertirlo en el cuadro principal del coche. El sistema multimedia, en caso de llevarlo, tiene solo las funciones estrictamente necesarias; la climatización dispone de una acertada isla de mandos físicos; y las ayudas que, por norma general, son más molestas también disponen de botones físicos para desconectarlas. A todo ello se suma un más que correcto aprovechamiento del espacio del coche, ofreciendo cotas que pueden marcar la diferencia con sus rivales, como la altura de las plazas posteriores, la cota de piernas o la capacidad del maletero. [a](#)

EL EXAMEN

Comportamiento	165 sobre 225
Motor y prestaciones	130 sobre 190
Eficiencia	135 sobre 180
Habitáculo y funcionalidad	119 sobre 160
Confort y utilización	110 sobre 135
Inversión	68 sobre 80
En primera persona	22 sobre 30
NOTA FINAL	749 sobre 1000

OPINIÓN



Raúl Roncero

SUPERA EXPECTATIVAS

No sé si ha sido culpa de la marca, por transmitir que el C3 es un coche competitivo gracias a su simplicidad, o si quizás yo he entendi-

do mal el mensaje. Pero puede que esta haya sido la razón principal por la que, al conducir el Citroën C3 por primera vez, la impresión haya sido tan positiva. Tal vez todo dependa de la importancia que le des a ciertos elementos de valor, como el motor o la seguridad, en comparación con otros aspectos, como la calidad de algunos materiales del habitáculo. Sin embargo, si algo me deja claro el C3, es que es un vehículo sumamente inteligente y funcional, que ha sabido interpretar a la perfección el concepto de ajuste y equilibrio.



[50.537-55.387 € | 300 CV | 0,5 L/100 KM + 121 KM EV - 0,7 L/100 KM + 11 KM EV | ETIQUETA 0]

R Á F A G A

Rafale es un guiño directo a la aviación, y más concretamente a la de combate: una guerra abierta que Renault siempre ha querido librar contra marcas de mayor renombre. Ahora, con esta exclusiva y dinámica versión equipada con el sistema de propulsión PHEV, puede, por fin, plantar cara... e incluso derrotar al contrincante.

RAÚL RONCERO. FOTOS: RENAULT







MIMETIZADO

Puede que al principio te cueste acostumbrarte a la acción de la dirección del eje posterior, con tres ajustes configurables por cada modo de conducción, pero apuesto que será cuestión de horas. Su efecto hace que el Rafale se "quite" muchos kilos y centímetros de encima. Entre curvas, SUV súper eficaz.

Rafale es el coche con el que hoy Renault podría competir con fabricantes de mayor prestigio, y si bien es cierto que no ofrece el lujo o los acabados de las marcas más reconocidas, sí puede presumir, y muy por todo lo alto, de una tecnología de propulsión de lo más exclusiva, un chasis realmente exótico y un equipamiento de primera clase. Eso sí, puede que te salten las alarmas cuando tengas que pagar más de 50.000 euros por un coche que lleva un rombo en su calandra, aunque este Rafale podría defenderlo más que dignamente si el comprador diera una altísima prioridad al comportamiento dinámico, a su nivel prestacional o a algo que, al menos para mí y por las características de circulación por donde habitualmente conduzco, empieza a cobrar más peso que nunca: lo entretenido que resulta conducirlo... si quieres entretenerte conduciendo.

CADA RECORRIDO, UN RETO

Si "te estudias" bien el coche, apuesto a que convertirás cada recorrido en un nuevo reto y "jugarás" constantemente con las múltiples configuraciones que ofrece para conseguir extraer todo el jugo posible a su sistema de propulsión híbrido enchufable —tienes detalles en el recuadro adjunto—, su dirección a las cuatro ruedas y otros tantos ajustes o estrategias de uso que modifican sustancialmente su rendimiento global,

su eficiencia o sus prestaciones. Si por el contrario prefieres ir descubriéndolo con el paso de los kilómetros, te aseguro que te llevará tiempo saber sacar la quintaesencia de este coche y es que es probable que lo que consigas sea desaprovechar mucho del potencial que esconde, pero la satisfacción al volante también las tienes asegurada.

Por ejemplo, es realmente difícil precisar con exactitud una cifra de consumo —no te preocupes, te vamos a dar un buen resumen de recorridos—, aunque es realmente gratificante comprobar que, salvo que utilices una configuración inapropiada, sus medias —siempre y cuando te molestes en cargar sus baterías— pueden ser espectacularmente bajas para las prestaciones que te ofrece. Por el contrario, también podrías desperdiciar inútilmente combustible.

EXCLUSIVO

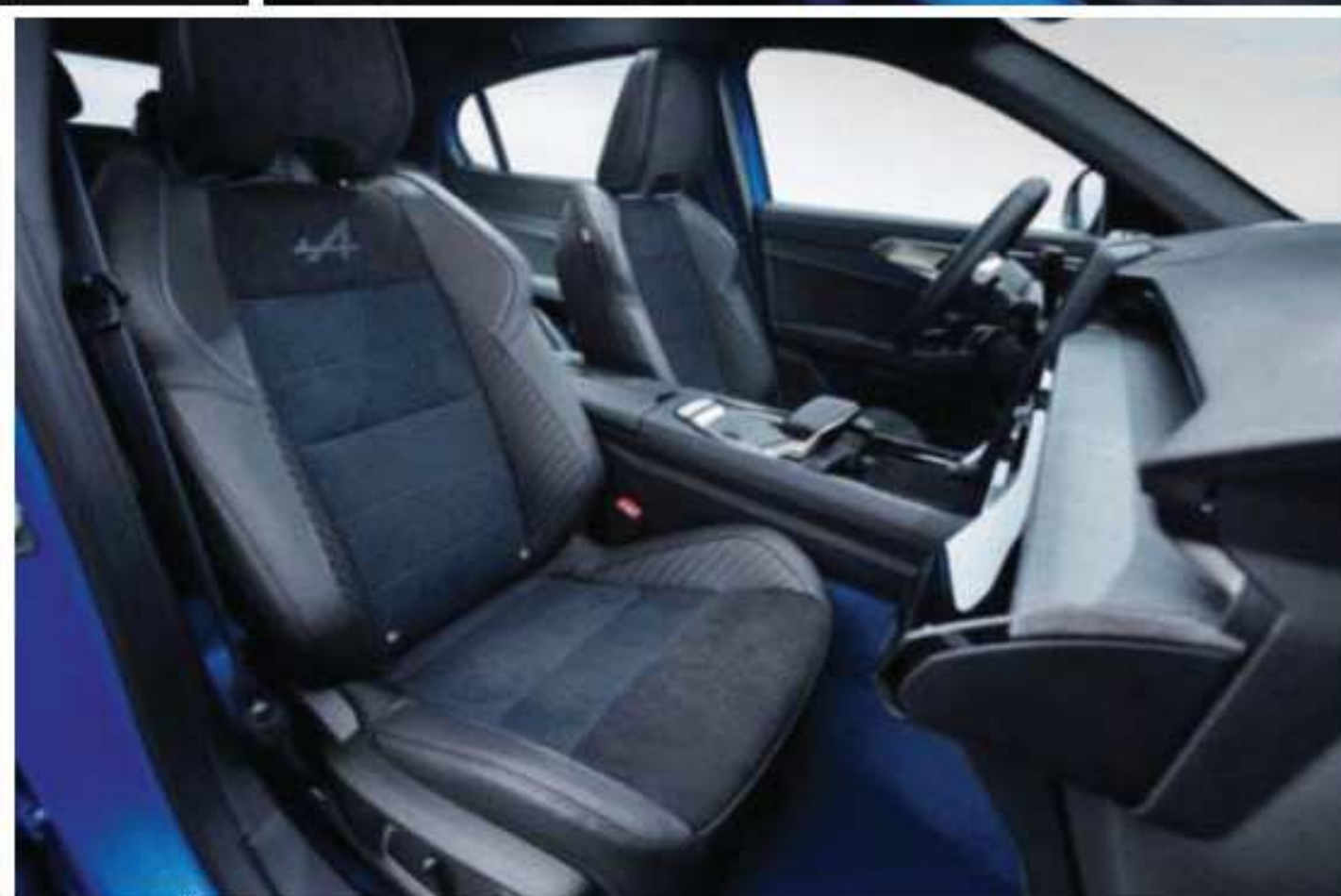
E-TECH PHEV implica siempre tracción total, pero también dirección a las 4 ruedas —ya conoces el sistema del Austral, Espace y otros coches anteriores—. Sin embargo, hay algunas diferencias entre las versiones Esprit Alpine y Atelier

POR LA FORMA CON LA QUE ENTREGA
LA POTENCIA, ESTE E-TECH PARECE
REALMENTE UN E-POWER DE NISSAN
MEGAPOTENCIADO



DEMASIADO AUSTRAL

Puede que el mayor defecto del Rafale sea su equivalencia en diseño y estándares de calidad con el SUV medio de la marca, pero a su favor hay que reconocer un sistema multimedia que facilita enormemente la vida, además de vistosos elementos que distinguen a los Rafale más exóticos de la gama. En las plazas posteriores no falta anchura ni una buena cota longitudinal, pero la batería eleva el piso y deja poco espacio libre para introducir los pies bajo el asiento delantero.





Alpine, la versión de color azul Cumbre Satinado que ves en la foto; estos últimos pueden modificar cómo actúa la dirección posterior —grados o fase en función de la velocidad— con tres ajustes configurables —Confort, Dynamic y Sport— dentro de cada modo de conducción —Sport, Comfort, ECO, Snow y Perso—. Adicionalmente, Atelier monta unas espectaculares llantas de 21 pulgadas, una amortiguación adaptativa capaz de preparar los amortiguadores con antelación gracias a la información que proporciona la cámara delantera, distinguiéndose también por un ajuste de chasis ligeramente diferente, los faros de tipo matricial, el alerón negro y las cámaras de visión periférica, elementos que justifican los casi 5.000 euros adicionales respecto al acabado Esprit Alpine. Al igual que me ocurre con las Active Scan Suspension del DS7 y otros sistemas similares, no tengo demasiado claro que la cámara frontal interprete debidamente qué es un asfalto bacheado o la magnitud de una protuberancia sobre la carretera a pocos metros del coche, porque nunca he sentido que los amortiguadores se "acomodaran" lo suficiente para evitar transmitir sequedad al habitáculo.

En realidad, en su modo de funcionamiento más flexible, es un coche bastante rígido de amortiguación, amplificado además por sus grandes llantas y ruedas —se pierde mucha calidad de bacheo si te excedes con las presiones de ruedas—, aunque Renault ha sabido quedarse ligeramente por encima del límite de lo inconfortable.

La amortiguación siempre trabaja con movimientos cortos y rápidos, típicamente deportivos. El balanceo es escaso mientras que el efecto de la propulsión y la frenada regenerativa también consiguen compensar las transferencias de masa longitudinales modificando el eje que aporta más par en propulsión o más retención mediante frenada regenerativa; puedes verlo en la pantalla multimedia, pero a poco que tengas un mínimo de sensibilidad en las manos y tu trasero, advertirás cómo el motor posterior consigue hacer que el coche se mantenga muy plano a base de meter más o menos regeneración de energía. La conducción es francamente gratificante porque tiene un tren delantero muy preciso, es ágil, cambia rápidamente de dirección y se puede conducir muy rápido sin ser especialmente habilidoso.

CORRER MUCHO, GASTAR POCO

Si sabes cómo hacerlo, el Rafale E-TECH PHEV es una verdadera caja de sorpresas, porque es fulgurante en el sprint corto y frugal si aprovechas bien la carga de la batería. El rendimiento es francamente satisfactorio.

PICANTE

Básicamente, el tren delantero es el que manda en propulsión hasta, más o menos, los 70 km/h, aunque depende si el sistema está utilizando solo electricidad o funcionando como un híbrido. En el primer caso y conduciendo a más velocidad de la antes citada, el modo Confort y ECO trabajan con el motor trasero, mientras que Sport y Snow tienen un reparto estándar del 50-50 % a cada eje, variando la fuerza que llega a cada tren según se acelere, frene, o retenga. En híbrido —y por encima de velocidades urbanas—, Sport y Snow no cambian su estrategia, pero sí lo hacen Comfort y ECO, en cuyo caso predomina el empuje sobre el tren delantero. Los diferentes modos de conducción también varían el rendimiento conjunto del sistema; en el recuadro adjunto puedes ver las potencias globales que entrega el sistema en cada caso.

E-TECH PHEV tiene alguna sombra, pero en términos generales es un sistema de propulsión formidable que encaja perfectamente con la dinámica personalidad de chasis propuesta por este exclusivo Rafale. Quizás lo mejor es que es un motor "muy eléctrico". Es como conducir un motor e-Power de Nissan con potencia estratosférica, con tres ventajas adicionales: el respaldo del motor térmico de 1.2 litros y 150 CV aportando empuje, la homogeneidad en el rendimiento de las baterías y la

UN "GOLPECITO" AL ACELERADOR
PROPORCIONA UNA RESPUESTA
INSTANTÁNEA Y CON ABUNDANTE PAR.
SUS PRESTACIONES SON SOBRESALIENTES



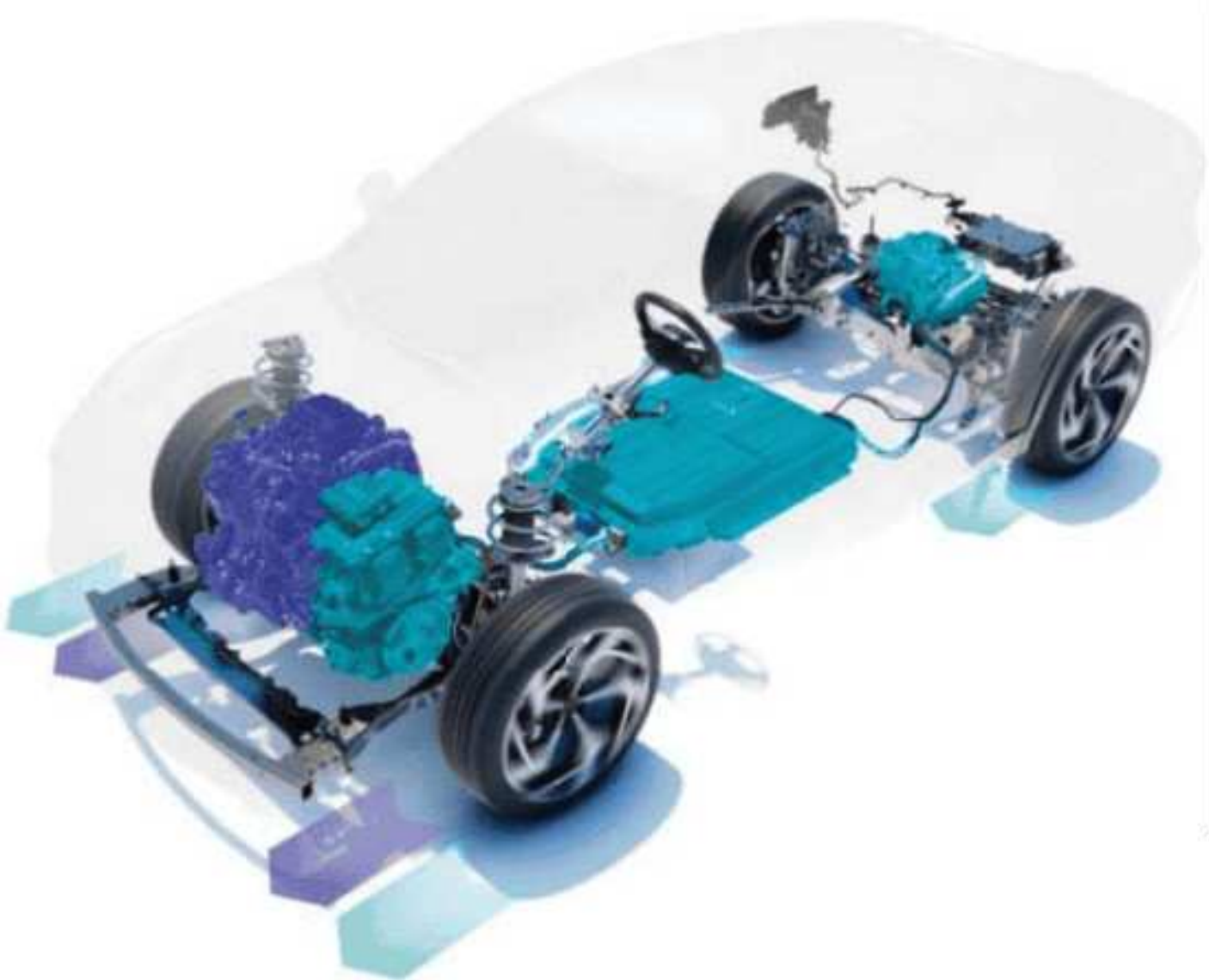
PROPULSIÓN PREMIUM

El E-Tech Full Hybrid de 200 CV es el punto de partida de este propulsor E-TECH PHEV 4x4, con mucha potencia y mucha miga. Lógicamente, el cambio principal es la propulsión adicional sobre el eje posterior, cuya función la asume un motor eléctrico de 136 CV y 195 Nm. No cambia el rendimiento de las dos unidades eléctricas delanteras, de 68 y 34 CV —cada uno de estos propulsores tiene una función diferente—, pero sí lo hace el motor térmico. El 1.2 litros de tres cilindros pasa a rendir en este caso 150 CV y 230 Nm, frente a los 131 CV/205 Nm de la versión E-Tech Full Hybrid.

Lógicamente, este PHEV 4x4 cierra el círculo incorporando una batería de 22 kWh que se puede cargar a 7,4 kW en corriente alterna —no tiene CC— y que, por su emplazamiento, es la causante de que el habitáculo del Rafale condicione ciertos aspectos del espacio interior.

¿Potencia total? 300 buenos caballos en modo híbrido, pero no siempre, solo cuando viajamos con el modo Sport activado, el cual tiene efectos colaterales en la eficiencia no solo por el hecho de ofrecer el cien por cien de su rendimiento, sino porque Sport también puede proporcionar carga a la batería sobre a través del motor térmico —te lo contamos más detalladamente en el texto general—, requiriendo más energía de él.

Siguiendo con el rendimiento, Comfort y Snow entregan 250 CV, mientras que en ECO el rendimiento se reduce a 185 CV. Por su parte, contamos con 160 CV en conducción cien por cien eléctrica, pero igualmente condicionado a utilizar el modo Sport; en el resto de las configuraciones tenemos unos más que suficientes 136 CV para desenvolvernos perfectamente en el tráfico, y no solo destacar en él.





"naturalidad" de una transmisión automática, algo peculiar, eso sí. Un motor con buena pegada que al primer golpe de acelerador —siempre que el coche esté en movimiento— es capaz de dejarte la espalda bien pegada al asiento. Lo corroboran sus aceleraciones, sus adelantamientos, pero sobre todo, su uso al conducirlo con normalidad. Instantaneidad es la mejor manera de definirlo, corroborando su rapidez con prestaciones soberbias.

Sport es su modo más picante, aunque con él activado el Rafale también se pone en movimiento en modo eléctrico, para pasar inmediatamente a térmico. Como te decía, un golpecito de gas te deja sentir la abundante llegada de par, aunque este modo tiene "truco". El sistema no tiene modo específico para recargar la batería utilizando el motor térmico —sí para mantenerla—, pero Sport es su equivalencia: si conduces al ritmo que te permite el tráfico, aunque no lo hagas de forma muy suave, la batería irá progresivamente recargándose a razón de unos 40 km por cada 75 km recorridos —no es fijo, pero puedes hacerte una idea de la capacidad de carga "on board" que tiene el coche—, todo ello sin perder capacidad prestacional, pero obviamente, sacrificando los consumos: con este modo activado, el Rafale E-TECH PHEV ha ido consumiendo medias combinadas de entre 8,4 l/100 km y 22 kWh/100 km a 10 l/100 km y 51 kWh/100 km de consumo de electricidad —no me creo ese último dato de consumo eléctrico—. Es un consumo mucho más elevado que

TREN... ADAPTATIVO.

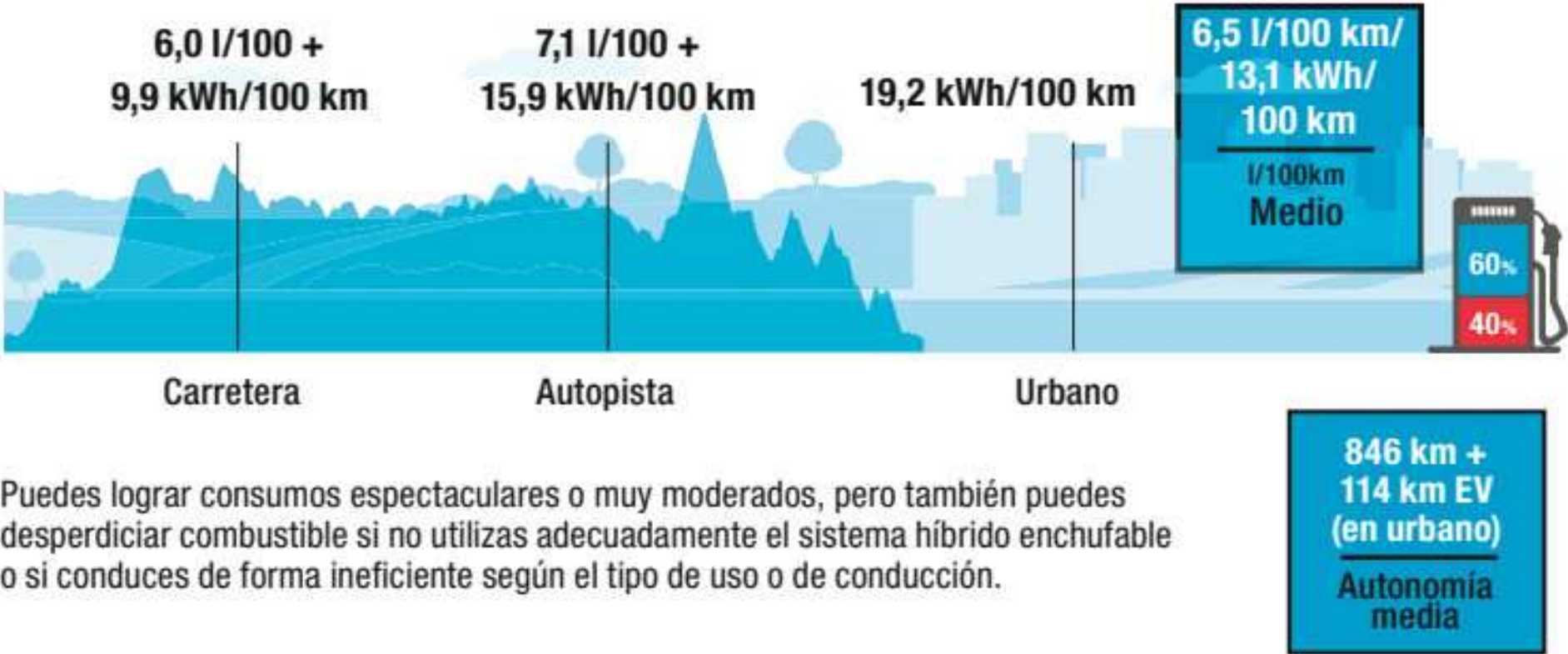
Interprétalo como un juego de palabras, pero sí, el Rafale va sobre raíles. No puedo asegurar si la amortiguación se preconditiona anticipadamente gracias a la información de la cámara frontal, porque siempre predomina la efectividad sobre el confort. Aun así, está lejos de ser un coche incómodo.



VALORACIONES DE LA PRUEBA

por Centro Técnico

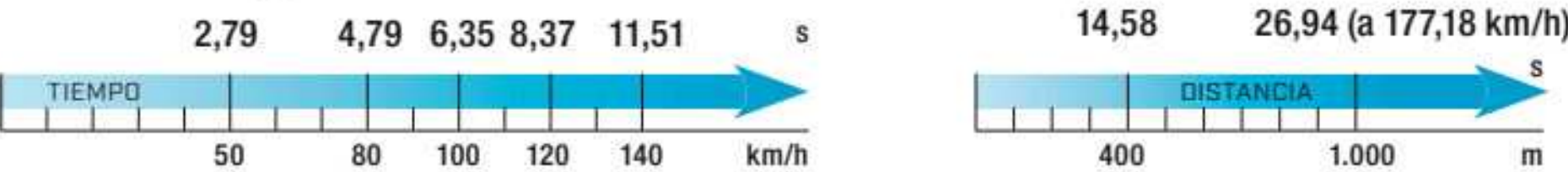
CONSUMOS (l/100 km)



Puedes lograr consumos espectaculares o muy moderados, pero también puedes desperdiciar combustible si no utilizas adecuadamente el sistema híbrido enchufable o si conduces de forma ineficiente según el tipo de uso o de conducción.

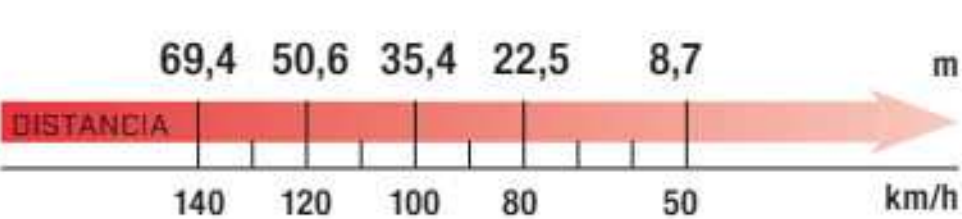
PRESTACIONES

ACELERACIÓN (s)



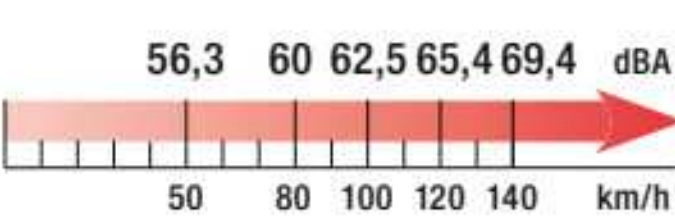
Es rápido, instantáneo y poderoso, pero en aceleraciones prolongadas los cambios dejan entrever vacíos mecánicos que el motor eléctrico trasero no logra compensar. Aun así, este sistema de propulsión siempre deja una buena impresión por su potente par y el marcado carácter eléctrico en su entrega.

FRENADA (s)



Además de contar con niveles de frenada regenerativa bien adaptados, que permiten reducir considerablemente la velocidad, los frenos son potentes y ofrecen una dosificación precisa

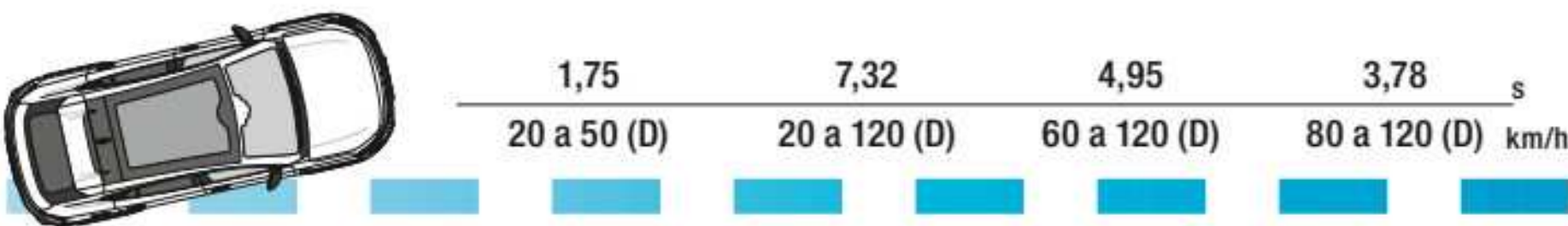
SONORIDAD (dBA)



La sonoridad es baja, pero hay dos fuentes de ruido molestas: una ocasional, proveniente del motor térmico en ciertas situaciones, y otra de origen aerodinámico a altas velocidades.

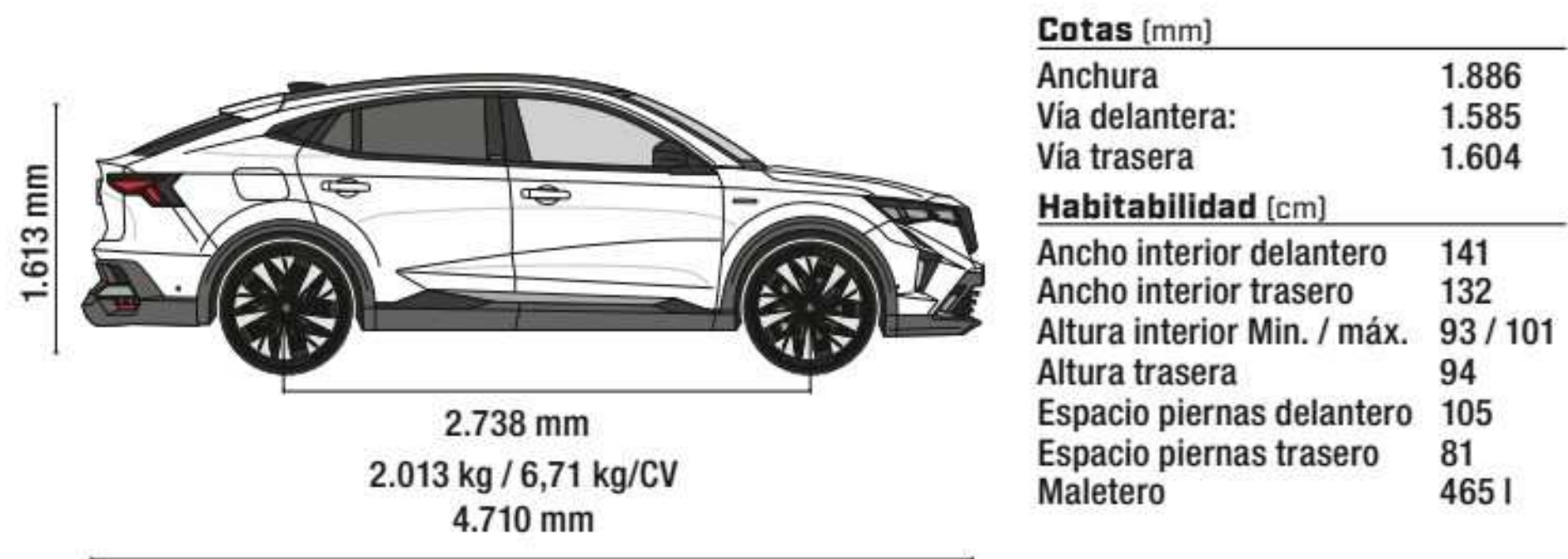
ADELANTAMIENTOS

Consumo máximo en prestaciones: 16,5 l/100 km



Los adelantamientos en modo híbrido pueden ser tan vertiginosos como las aceleraciones. Incluso en modo eléctrico, el Rafale PHEV se desplaza con gran agilidad en el tráfico diario. A veces, el cambio de altura del pedal del acelerador puede resultar desconcertante

CARROCERÍA Y PESO



Ofrece un maletero bastante amplio y unas plazas traseras con una anchura óptima e incluso un piso casi plano. Sin embargo, las baterías elevan el suelo y limitan el espacio bajo los asientos delanteros. Es un peso pesado, con más de dos toneladas en orden de marcha, aunque lo disimula muy bien en cuanto a dinámica, prestaciones y eficiencia.

CONDICIONES DE LA PRUEBA



4.737 km al inicio. Temperatura: 14°C.



Neumáticos Continental SportContact 7. 245/40 ZR21 100V Presión del./tras.: 2.5 / 2.5

autopista

DATOS OFICIALES

Precio 53.175€



MOTOR

Motor térmico	
Situación	Delnatero transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada	1.199 cm3
Cotas	75,5 x 89,3 mm
Distribución	Doble árbol de levas en cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercambiador térmico
Potencia máxima	110 kW (150 CV CV) CEE
Par máximo	230 Nm
Motor Eléctrico 1	
Situación	Delantero transversal
Potencia máxima	25 kW / 34 CV
Par máximo	50 Nm
Propósito	Generar corriente eléctrica

Motor Eléctrico 2	
Situación	Delnatero transversal
Potencia máxima	50 kW / 68 CV
Par máximo	195 Nm
Propósito	Generar corriente eléctrica + propulsión
Motor Eléctrico 3	
Situación	Trasero transversal
Potencia máxima	100 kW / 136 CV
Par máximo	205 Nm
Propósito	Generar corriente eléctrica + propulsión

BATERÍAS

Tipo	Acumuladores de iones de litio
Capacidad	22 kWh
Pot. carga en CA	7,4 kW
T. carga en CA	2 horas 55 minutos

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total, caja de cambios autom. multimodo
Embrague	No tiene

BASTIDOR

Susp. delantera	Independiente McPherson
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Susp. trasera	Independiente multibrazo
Elem. elástico	Resorte helicoidal
Frenos delanteros	Disco ventilado de 350 mm
Frenos traseros	Disco de 330 mm
Dirección	Cremallera eléctrica delantera. Acción sobre las cuatro ruedas
Giros/Ø volante	2,25 / 36,5 x 34 cm
Ø de giro	10,4 m
Neumáticos	245/40 R21

CARROCERÍA

Nº de plazas	5
Depósito	55 l
Peso oficial	2.013 kilos
Maletero	465 litros

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	180 km/h (limitada)
Acel. 0-100 km/h	6,4 s
Autonomía EV	96 km
Consumo combinado WLTP	0,6 l/100 km
Emisiones de CO ₂	14 g/km

EURONCAP

Calificación ★★★★★



MITAD ELÉCTRICO, MITAD HÍBRIDO
Ofrece cerca de 100 km de autonomía media para el uso diario o para reducir el consumo de gasolina en viajes largos, siempre que la batería pueda seguir aportando momentos eléctricos. Todo ello, con unas prestaciones soberbias en el 100 % de las situaciones.

si usamos el modo E-Safe para mantener la batería. Volviendo a Sport, cabe citar que no siempre va a proporcionar "autorrecarga": puede, como se ha dicho, que sea así —si está a cero, cuesta "levantarla" alguna decena de kilómetros—, es posible mantener la autonomía eléctrica sin que suba ni baje, pero también gastarla si conducimos de aprovechando toda la potencia.

Al menos conduciendo en híbrido, no se nota demasiado que Comfort te quita 50 CV. Creo que es el ajuste más equilibrado para usar el coche todos los días, aunque pretendamos ir deprisa, porque da empuje de sobra y prioriza el equilibrio. Como bien sabes, tus medias de consumo variarán en función de la autonomía eléctrica que tengas o haya utilizado hasta el momento. Con la batería descargada, tengo recorridos de 6,4 l/100 y 9,9 kWh/100 km, 7,0 l/100 km y 11 kWh/100 km y 6,0 l/100 km con 15,9 kWh, conseguido este último en el recorrido de mayor duración en distancia y tiempo de uso. En modo eléctrico, utilizando el coche poco por ciudad, periferia y carretera sin que se encendiera el motor térmico en ningún momento, el consumo medio ha sido de 19,2 kWh/100 km, pudiendo cubrir algo más de una centena de kilómetros en eléctrico o, en su defecto, dando apoyo para conseguir medias en térmico que no llegan a 3,5 l/100 km en recorridos de 200 km.

Te dejo una relación de datos para que tengas una referencia de capacidad de empuje del Rafale E-TECH PHEV en modo cien por cien eléctrico, para que puedas compararlos con las cifras que publicamos en la ficha —las "globales", utilizando todo el rendimiento disponible—: 2,09 s en el 20-50 km/h, 12,08 s para el 20-120 km/h y 8,9 s en el 60-120 km/h. No está nada mal. Igualmente, al conducir el coche entre el tráfico te darás rápidamente cuenta de que los 160 CV disponibles con electricidad son más que suficientes para desenvolverse perfectamente, incluso con 136 CV disponibles en los otros modos.

¿Lagunas? Las propias de otros E-TECH híbridos de la casa concebidos con esta misma tecnología: una transmisión que obliga a poner el coche en movimiento siempre en modo eléctrico, sólo cuatro marchas que no entran con la rapidez deseada —el motor eléctrico posterior no llega a compensar el vacío entre salto y salto— y, como aspecto más controvertido, las acusadas vibraciones del motor térmico en ciertos periodos de funcionamiento. Y en cuestión de funcionalidad, la tecnología PHEV condiciona en este caso las plazas posteriores al reducir el espacio que queda debajo de los asientos delanteros —nada grave—. Pese a ello, es un coche con el que no me importaría tener para utilizar a diario. [a](#)

EL EXAMEN

Comportamiento	163 sobre 225
Motor y prestaciones	150 sobre 190
Eficiencia	130 sobre 180
Habitáculo y funcionalidad	137 sobre 160
Confort y utilización	114 sobre 135
Inversión	55 sobre 80
En primera persona	27 sobre 30
NOTA FINAL	776 sobre 1000

OPINIÓN



Raúl Roncero

SOBERBIO

Cualquier parecido con tus expectativas, seguro que será mera coincidencia. Hace tiempo que los desencantos con coches de los que esperas mucho ganan

por aplastante mayoría al entusiasmo y la fascinación, pero con este Rafale híbrido enchufable es más que posible que te ocurra todo lo contrario. El sistema de propulsión es un verdadero motorazo por capacidad prestacional, pero además puede gastar muy poco. Y al volante, es un auténtico caza de combate por su tremenda agilidad. Solo ciertas calidades de generalista lo dejan rezagado frente a marcas de más enjundia.



Todos los meses encontrarás una portada espectacular de la mejor revista de coches deportivos.

AUTOMÓVIL

La deportividad en España tiene un nombre: AUTOMÓVIL.
Ha sido la revista decana del automovilismo y pruebas de más alto nivel. Solo aceptamos lo más premium del mercado.

PRUEBAS

Los mejores deportivos del mundo son el objetivo de nuestra revista. Si quieres saber cómo va un coche prestacional de verdad, solo puedes leer esta revista.



EXCLUSIVIDAD

La firma premium es parte del ADN de AUTOMÓVIL. La crème de la crème forma parte de las páginas de la mejor revista de alto standing de nuestro país.



DEPORTE

La alta competición es un objetivo fundamental en nuestra revista. F1 y WRC son parte de nuestra historia. Y seguimos cubriendo estos campeonatos para ser consecuentes con nuestro ADN.



LA FIRMA BÁVARA SE ADAPTAN A LOS NUEVOS TIEMPOS

EL FUTURO ES “NUEVO”

El balance de 2024 fue menos malo de lo esperado para BMW, logrando mantenerse alejado de una posible fusión con otro grupo industrial automovilístico. Los planes para los próximos años incluyen una enorme inversión en la nueva plataforma “Neue Klasse” que promete revolucionar la forma en que BMW fabrica automóviles.

FRANCISCO MOTA. FOTOS: SLIB







"La "Neue Klasse" representa un salto de dos generaciones respecto a los modelos actuales en todos los ámbitos"

A pesar de tener un modelo de negocio basado en volúmenes relativamente bajos y márgenes altos, típico de una marca premium en cualquier sector de la economía, lo cierto es que en un momento de incertidumbre como el que atravesamos, esto puede ser bastante arriesgado. Frente a los gigantes del sector, con Toyota a la cabeza vendiendo más de 10 millones de coches al año, los 2,45 millones que vendió el Grupo BMW (BMW, Mini y Rolls Royce) en 2024 no parecen nada del otro mundo. Pero lo cierto es que BMW está ascendiendo en los segmentos que más le interesan. Primero en vehículos eléctricos, con un 13% más de coches vendidos en 2024 que en 2023, para un total de 426.594 BEV (Battery Electric Vehicles), lo que representa el 17% de las ventas totales. Dentro del Grupo BMW, la empresa que registró el mayor aumento de vehículos eléctricos fue RR con un 479,6% más (1.890), seguida de Mini con un 24,3% más (56.181) y BMW con un 11,5% más (368.523).

Si incluimos los PHEV (vehículos eléctricos híbridos enchufables) en los cálculos, entonces uno de cada cuatro BMW vendidos está electrificado. Otro dato interesante es el ascenso, por decimotercer año consecutivo, de los deportivos BMW M, cuyas ventas subieron un 2,4%, totalizando 206.582 modelos vendidos con altos márgenes de beneficio.

Pero no todo es color de rosa en los resultados de BMW en 2024. Las ventas de las tres marcas cayeron

a nivel global: menos 2,3%, en BMW; menos 17,1% en Mini y menos 5,3% en RR. Parte de la culpa la tienen las circunstancias que ocurrieron el año pasado. Pero también hay razones para la transición en la oferta de las tres marcas. Mini sólo presentó su nueva gama completa a finales del último trimestre, incluidas variantes eléctricas. Lo mismo puede decirse del RR y en el caso de BMW la marca ha invertido mucho en pasar a la nueva era con la plataforma "Neue Klasse".

NUEVO CONCEPTO

Como dijo el líder de BMW, Oliver Zipse, durante la conferencia de presentación de resultados a los accionistas: "en 2025, las ventas subirán y los gastos caerán" con el lanzamiento de los primeros modelos fabricados en base a la nueva arquitectura "Neue Klasse", lo contrario de lo que ocurrió en 2024, que fue un año de inversión en el desarrollo de esta nueva base de trabajo.

La presencia global de BMW amortiguó lo que podría haber sido una caída de ventas mayor. Incluso con China representando una cuarta parte de las ventas de la marca, un mercado donde la mayoría de los fabricantes extranjeros están en declive, BMW lo compensó con un segundo año consecutivo de ventas récord en Estados Unidos.

La "Neue Klasse" representa un salto de dos generaciones respecto a los modelos actuales en todos los ámbitos: desde la tecnología de baterías, la digitalización, el concepto de manejo, la fabricación y, por su-



GLOBALIZACIÓN

La presencia global de BMW amortiguó lo que podría haber sido una caída de ventas mayor. Incluso con China representando una cuarta parte de las ventas de la marca, BMW lo compensó con un segundo año consecutivo de ventas récord en Estados Unidos.

puesto, el comportamiento dinámico. Dijo Zipse. Más que una plataforma, es un concepto que influirá en todos los BMW del futuro, independientemente del tipo de motor. El primer modelo en estrenar esta nueva plataforma será un SUV, del que ya se ha visto un "concept car" y que debutará en el Salón del Automóvil de Múnich de este año, para salir a la venta a finales de año. Rindiendo homenaje al primer modelo eléctrico de BMW en esta nueva fase de electrificación, el modelo se llamará BMW iX3. En 2026 tendremos un sedán de tres cajas, sucesor del actual Serie 3, probablemente llamado i3, ahora que los recuerdos del i3 compacto original se están desvaneciendo.

La "Neue Klasse" contará con una arquitectura de 800 V, el recientemente introducido iDrive Panorámico - un HUD que se extiende por todo el ancho de la base del parabrisas - y la sexta generación de baterías basadas en celdas BMW con un 20% más de densidad energética que las actuales. Las baterías tendrán un 30% más de autonomía y un 30% menos de tiempo de car-

ga, capaces de almacenar 300 km de autonomía en 10 minutos, según BMW. Todo ello con unos costes que oscilan entre el 40 y el 50% y que será fabricado por la propia BMW, al igual que el software, también desarrollado por la marca.

LÍDER ENTRE LOS PREMIUM

Mientras tanto, BMW no se queda de brazos cruzados y acaba de lanzar la versión renovada del iX, con una autonomía ampliada de hasta 700 kilómetros. Para 2025, BMW estima un aumento de las ventas en Europa y también en EE.UU., a pesar de los impuestos que quiere implementar la administración federal estadounidense y que según BMW tendrán un efecto de no más del 1% en el precio final de sus modelos. En cuanto a China, se espera que las ventas se estanquen. Producir modelos donde se venderán es la estrategia que están siguiendo BMW y muchas otras marcas, para evitar impuestos y facilitar la logística, lo que tiene un peso especial en los costes finales cuando hablamos de vehículos eléctricos y baterías. En otras palabras, nos estamos alejando cada vez más de la vieja teoría del modelo global.

Pese a las incertidumbres y turbulencias del mercado, lo cierto es que BMW sigue liderando entre las marcas premium a nivel mundial y el plan de construir cinco nuevas fábricas de baterías en todo el mundo será de gran ayuda para seguir siendo independiente, sin necesidad de unirse a otro grupo. Éste ha sido uno



"El primer modelo en estrenar esta nueva plataforma será un SUV, del que ya se ha visto un "concept car" y que debutará este año"

de los debates actuales en torno a BMW, especialmente en los últimos años. ¿Podrá BMW sobrevivir sin tener que unirse a otro grupo industrial automovilístico? El paradigma que ha prevalecido en este sector económico en las últimas décadas ha sido muy beneficioso para BMW. La búsqueda por parte del mercado de productos premium llevó a los fabricantes generalistas a atravesar un mal momento, que les obligó incluso a dejar de fabricar ciertos tipos de coches, como las berlinas. Por el contrario, las berlinas premium, especialmente las de BMW, han visto crecer su demanda en los últimos veinte o treinta años, superando incluso en las listas de ventas a modelos del mismo tamaño de marcas generalistas. La tendencia de los motores Diesel también fue muy positiva para BMW, que los fabricó en grandes cantidades (y todavía los fabrica y vende) en todos sus modelos.

ESTRATEGIAS CORRECTAS

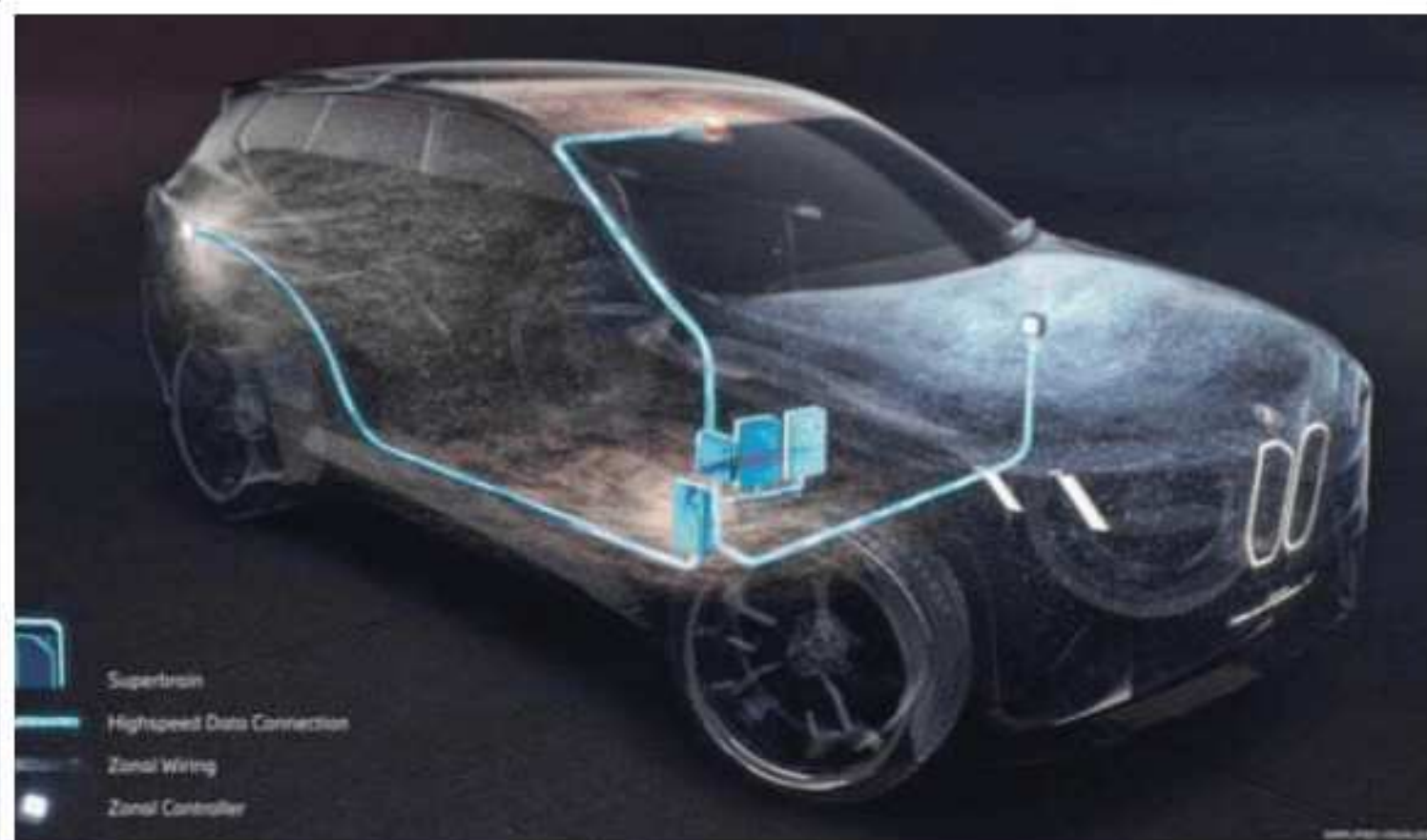
BMW también fue una de las marcas pioneras en promocionar los SUV tal y como los conocemos hoy, habiendo iniciado su oferta con la primera generación del X5, al que siguieron los modelos X con casi todos los dígitos. Fue también BMW la que se arriesgó a cambiar la silueta de los SUV, experimentando con la mezcla del

nuevo concepto con el de los coupés. El resultado fue el X6, que inicialmente tuvo una acogida algo fría por parte del mercado y la crítica, pero que acabó iniciando una tendencia que sigue muy viva y que tendrá aún mayor relevancia en el futuro, ya que permite rebajar la altura de los SUV y mejorar la aerodinámica, un aspecto especialmente importante cuando hablamos de vehículos eléctricos y autonomía. Cuando el "downsizing" se impuso como forma de responder a la desaceleración económica en Europa, BMW también estuvo a la vanguardia. Tras ser la primera marca premium en diseñar un coche familiar compacto para el segmento C con el primer BMW Serie 3 Compact, la marca evolucionó el concepto y creó el Serie 1. Inicialmente, este modelo seguía utilizando la base técnica del Serie 3, pero BMW decidió arriesgar su reputación como fabricante de modelos con motor longitudinal y tracción trasera. Y llevó a la Serie 1 al concepto mucho más "convencional" de motor transversal delantero y tracción delantera. Una vez más, las reacciones de algunos observadores fueron negativas, apuntando a una pérdida de carácter del Serie 1, que se acercaba así al concepto del VW Golf y de cualquier otro modelo del mismo segmento, no logrando justificar el precio superior al de sus competidores generalistas. Pero la imagen de la marca se mantuvo lo suficientemente



FRANCISCO MOTA

Nacido en 1967, su juguete favorito de niño era una miniatura de un Porsche Targa. Heredó la pasión por los coches de su padre, que utilizaba el coche familiar para hacer rallyes los fines de semana. Estudió ingeniería mecánica, pero en 1989 se dio cuenta de que la prensa del motor era la mejor forma de estar en contacto con las novedades. Es jurado del Coche del Año en Europa.



MÁS RENDIMIENTO

La “Neue Klasse” contará con una arquitectura de 800 V y la sexta generación de baterías basadas en celdas BMW con un 20% más de densidad energética que las actuales. Eso permite un 30% más de autonomía y un 30% menos de tiempo de carga, capaces de almacenar 300 km de autonomía en 10 minutos.

fuerte como para atraer compradores y hacer del Serie 1 con tracción delantera uno de los modelos más vendidos de la marca.

FALSA PARTIDA

Tal vez BMW, una marca históricamente liderada por la ingeniería, se adelantó al abordar el tema de los vehículos eléctricos. Vistos desde esta distancia, el i3 y el i8 fueron modelos lanzados mucho antes de su tiempo. No sólo en términos de tecnología, sino también en términos de estilo. La inversión en fibra de carbono y aluminio resultó demasiado costosa y el programa nunca tuvo el seguimiento inicialmente previsto. Aún así, BMW aprendió mucho del i3 y del i8, conocimientos que le permitieron asumir la responsabilidad de la producción de sus propios motores eléctricos, haciendo así honor a su nombre de “Fábrica de Motores de

Baviera”, el significado de BMW en alemán. El falso comienzo que supusieron el i3 y el i8 acabó, sin embargo, facilitando el desarrollo de la actual gama de modelos eléctricos, que engloba la práctica totalidad de los modelos del catálogo de BMW. La opción de adaptar plataformas diseñadas para modelos con motores de combustión a modelos eléctricos resultó ser la adecuada en términos económicos. Técnicamente, claramente no es la mejor opción para fabricar un coche eléctrico, sobre todo por su mayor peso. Pero es el mejor camino en un momento de incertidumbre en las preferencias del mercado, lo que facilita cambiar el mix de producción en las líneas de producción, entre modelos térmicos y eléctricos o híbridos.

Dicho esto, el siguiente paso será centrarse en la “Neue Klasse” que, como dice Zipse, “más que una plataforma, es un nuevo concepto de diseño y fabricación de un automóvil”, con la eficiencia como prioridad absoluta. Será un concepto que BMW aplicará progresivamente a todos sus modelos y del que se hablará mucho en los próximos meses. BMW aún no ha revelado todos los detalles de la “Neue Klasse”, lo que hará durante este año. A las decisiones estratégicas acertadas de los últimos años se unirá otra que la marca espera que sea fundamental para su futuro próximo. [a](#)

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN



TU REVISTA DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS, TODOS LOS MESES EN EL QUIOSCO



BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE





ETIQUETA C

Los coches con etiqueta C son los que tienen la mayor variedad de mecánicas y de carrocerías. Además de un abanico de precios mucho más grande para que todos accedan al coche que pueden pagar. Desde pequeños utilitarios hasta los más potentes superdeportivos están presentes en este amplio listado. En esta zona de consulta se pueden ver todas las características técnicas de casi mil opciones fruto de combinar modelos, con tipos de carrocerías y variantes mecánicas.

La mejor manera para poder elegir el modelo que mejor se adapte a nuestras necesidades es comparar las características técnicas con el resto de rivales que puedan entrar también en nuestras intenciones de compra. Potencia, capacidad de maletero, longitud, consumos... son algunos de los datos más relevantes que nos suelen hacer decidir por uno u otro coche.

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	59600	2,0	280	7,8	177
Alfa Romeo Giulia 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	65100	2,0	280	8,1	184
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint AT RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	49600	2,1	160	5	130
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce AT RWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	55100	2,1	160	5,2	135
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint AT AWD (2024)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	54600	2,1	211	5,5	144
Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce AT AWD (2022)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	D	60100	2,1	211	5,6	148
Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Turismo	464	143	186	1570	4	480	4x4	G	107450	2,9	519	10,1	229
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Sprint AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	67050	2,0	280	8,4	192
Alfa Romeo Stelvio 2.0 Turbo 206 kW (280 CV) Veloce AT AWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	72550	2,0	280	8,5	192
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Sprint AT RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	56750	2,1	160	5,8	152
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 118 kW (160 CV) Veloce AT RWD (2022)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	62250	2,1	160	5,8	153
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Sprint AT AWD (2025)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	63550	2,1	209	6,1	160
Alfa Romeo Stelvio 2.2 Diesel 154 kW (210 CV) Veloce AT AWD (2025)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	D	69924	2,1	209	6,1	160
Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio 2.9 V6 382 kW (520 CV) (2023)	Todoterreno	469	169	190	1755	5	525	4x4	G	117650	2,9	519	11,8	267
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Intensa (2025)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	51750	1,6	131	5,4	142
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Sprint (2022)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	41250	1,6	131	5,3	139
Alfa Romeo Tonale 1.6 Diesel 130 TCT Veloce (2023)	Todoterreno	453	160	184	1600	5	385	4x4	D	46750	1,6	131	5,3	140
Alpine A110 (2022)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	67800	1,8	252	6,7	153
Alpine A110 GTS (2025)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	83000	1,8	300	6,9	157
Alpine A110 R 70 (2025)	Coupe	418	124	180	1157	2	100	T	G	124800	1,8	300	6,8	155
Aston Martin DBX (2019)	Todoterreno	504	168	200	2320	5	491	4x4	G	210000	4,0	551	14,3	323
Aston Martin V8 Vantage Coupe (2017)	Coupe	447	127	194	1685	2	346	T	G	178000	4,0	510	11,6	264
Aston Martin V8 Vantage Roadster (2020)	Descapotable	447	127	194		2	0	T	G	199000	4,0	510	11,6	263
Audi A1 allstreet 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1220	5	335	D	G	30320	1,0	116	5,7	128
Audi A1 allstreet 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1220	5	335	D	G	32270	1,0	116	6,2	141
Audi A1 allstreet 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1220	5	335	D	G	34060	1,5	150	6,4	146
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	405	148	176	1220	5	335	D	G	33700	1,0	116	5,7	130
Audi A1 allstreet Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	405	148	176	1220	5	335	D	G	35650	1,0	116	6,2	142
Audi A1 allstreet Adrenalin 35 TFSI S tronic (2022)	Turismo	405	148	176	1220	5	335	D	G	37440	1,5	150	6,5	147
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	31990	1,0	116	5,6	126
Audi A1 Sportback Adrenalin 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	33940	1,0	116	5,7	129
Audi A1 Sportback Adrenalin 35 TFSI S tronic (2020)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	35730	1,5	150	6,1	139
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	28220	1,0	116	5,5	124
Audi A1 Sportback Advanced 30 TFSI S tronic (2024)	Turismo	403	143	174	1165	5	335	D	G	30170	1,0	116	5,6	127
Audi A3 allstreet 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	146	182	1425	5	280	D	D	45160	2,0	150	5,1	135
Audi A3 Sedan Advanced 30 TDI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	D	36030	2,0	116	4,6	120
Audi A3 Sedan Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	33890	1,5	116	5,6	128
Audi A3 Sedan Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	D	39590	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan Advanced 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	35250	1,5	150	5,7	130
Audi A3 Sedan Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	D	45440	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sedan Black line 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	41100	1,5	150	5,8	133
Audi A3 Sedan S line 30 TDI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	D	38830	2,0	116	4,6	120
Audi A3 Sedan S line 30 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	36690	1,5	116	5,7	129
Audi A3 Sedan S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	D	42390	2,0	150	5	131
Audi A3 Sedan S line 35 TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	38050	1,5	150	5,7	130
Audi RS 3 Sedan (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	84990	2,5	400	9,1	207
Audi S3 Sedan TFSI (2024)	Turismo	450	139	182	1360	4	321	4x4	G	66740	2,0	333	8,2	186
Audi A3 Sportback Advanced 30 TDI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	D	35110	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sportback Advanced 30 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	32960	1,5	116	5,8	132

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Audi A3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	D	38660	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback Advanced 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	34320	1,5	150	5,8	133
Audi A3 Sportback Black line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	D	44510	2,0	150	5,2	136
Audi A3 Sportback Black line 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	40170	1,5	150	6	137
Audi A3 Sportback Genuine Edition 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	D	44510	2,0	150	5,1	134
Audi A3 Sportback S line 30 TDI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	D	37910	2,0	116	4,7	123
Audi A3 Sportback S line 30 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	35760	1,5	116	5,8	133
Audi A3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	D	41460	2,0	150	5,1	133
Audi A3 Sportback S line 35 TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	37120	1,5	150	5,9	134
Audi RS 3 Sportback (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	83990	2,5	400	9,3	211
Audi S3 Sportback TFSI (2024)	Turismo	435	142	182	1360	5	280	D	G	65770	2,0	333	8,5	193
Audi A5 Avant Advanced TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	483	143	186	1785	5	361	4x4	G	55310	2,0	150	6,8	154
Audi A5 Avant Advanced TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Familiar	483	143	186	1785	5	361	4x4	G	58510	2,0	204	6,8	156
Audi A5 Avant Business TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	483	143	186	1785	5	361	4x4	G	53310	2,0	150	6,8	154
Audi A5 Avant Business TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Familiar	483	143	186	1785	5	361	4x4	G	56510	2,0	204	6,8	155
Audi A5 Avant S line TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	483	143	186	1785	5	361	4x4	G	58210	2,0	150	6,9	157
Audi A5 Avant S line TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Familiar	483	143	186	1785	5	361	4x4	G	61410	2,0	204	6,9	158
Audi A5 Advanced TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	483	141	186	1770	5	331	4x4	G	53050	2,0	150	6,7	153
Audi A5 Advanced TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	483	141	186	1770	5	331	4x4	G	56250	2,0	204	6,8	154
Audi A5 Business TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	483	141	186	1770	5	331	4x4	G	51050	2,0	150	6,7	152
Audi A5 Business TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	483	141	186	1770	5	331	4x4	G	54250	2,0	204	6,7	153
Audi A5 S line TFSI S tronic 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	483	141	186	1770	5	331	4x4	G	55950	2,0	150	6,8	154
Audi A5 S line TFSI S tronic 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	483	141	186	1770	5	331	4x4	G	59150	2,0	204	6,8	155
Audi Q2 Adrenalin 30 TDI 85 kW (116 CV) (2022)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	39110	2,0	116	5,2	136
Audi Q2 Adrenalin 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	38320	1,0	116	6,2	140
Audi Q2 Adrenalin 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2022)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	47500	2,0	150	6,1	160
Audi Q2 Adrenalin 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2022)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	43440	2,0	150	5,5	144
Audi Q2 Adrenalin 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	40220	1,5	150	6,3	143
Audi Q2 Adrenalin 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2022)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	42480	1,5	150	6,3	144
Audi Q2 Advanced 30 TDI 85 kW (116 CV) (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	35760	2,0	116	4,8	127
Audi Q2 Advanced 30 TFSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	34970	1,0	116	5,7	131
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	42330	2,0	150	5,7	149
Audi Q2 Advanced 35 TDI 110 kW (150 CV) S tronic (2021)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	D	40090	2,0	150	5,1	134
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	36870	1,5	150	5,8	132
Audi Q2 Advanced 35 TFSI 110 kW (150 CV) S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	39130	1,5	150	5,9	134
Audi SQ2 TFSI 221 kW (300 CV) quattro S tronic (2020)	Todoterreno	421	150	179	1330	5	355	4x4	G	59090	2,0	300	8,1	184
Audi Q3 Advanced 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	D	47280	2,0	150	5,5	143
Audi Q3 Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	45640	1,5	150	6,5	149
Audi Q3 Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	48070	1,5	150	6,6	150
Audi Q3 Advanced 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	D	53720	2,0	193	6,3	166
Audi Q3 Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	51460	2,0	190	7,8	178
Audi Q3 S line 35 TDI S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	D	49880	2,0	150	5,8	145
Audi Q3 S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	48240	1,5	150	6,6	150
Audi Q3 S Line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	50670	1,5	150	6,6	151
Audi Q3 S line 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	D	56320	2,0	193	6,4	167
Audi Q3 S line 40 TFSI quattro S tronic (2018)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	54060	2,0	190	7,8	179
Audi Q3 S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	448	159	185	1525	5	380	4x4	G	61340	2,0	245	8,5	193
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	D	49490	2,0	150	5,5	145
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	47850	1,5	150	6,6	151
Audi Q3 Sportback Advanced 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	50280	1,5	150	6,7	152
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	D	56030	2,0	193	6,4	168
Audi Q3 Sportback Advanced 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	53770	2,0	190	7,9	179
Audi Q3 Sportback Advanced 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	61050	2,0	245	8,5	193
Audi Q3 Sportback S line 35 TDI S tronic (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	D	51530	2,0	150	5,8	152
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI (2019)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	49890	1,5	150	6,9	158
Audi Q3 Sportback S line 35 TFSI S tronic (2022)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	52320	1,5	150	7	159
Audi Q3 Sportback S line 40 TDI quattro S tronic (2024)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	D	57970	2,0	193	6,7	176
Audi Q3 Sportback S line 40 TFSI quattro S tronic (2020)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	55710	2,0	190	8,2	187
Audi Q3 Sportback S line 45 TFSI quattro S tronic (2021)	Todoterreno	450	156	184	1525	5	380	4x4	G	65400	2,0	245	8,8	201
Audi SQ7 TFSI quattro (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	128850	4,0	507	12	272
Audi SQ7 TFSI quattro 7 plazas (2024)	Todoterreno	507	175	197	2055	5	563	4x4	G	130970	4,0	507	12	272
Audi SQ8 TFSI (2023)	Todoterreno	499	170	200	2175	5	439	4x4	G	136950	4,0	507	12,3	279
Bentley Bentayga S V8 (2021)	Todoterreno	514	171	200	2416	5	479	4x4	G	280968	4,0	549	12,8	296
Bentley Bentayga EWB V8 (2022)	Todoterreno	532	174	200	2514	5	380	4x4	G	279371	4,0	549	12,8	296
BMW 116 (2024)	Turismo	436	146	180	1465	5	300	4x4	G	34100	1,5	122	5,9	135
BMW 118d (2024)	Turismo	436	146	180	1465	5	300	4x4	D	39000	2,0	150	4,6	122
BMW M135 xDrive (2024)	Turismo	436	146	180	1465	5	300	4x4	G	61000	2,0	300	7,6	173
BMW 218d Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	D	44250	2,0	150	4,8	126
BMW 218i Active Tourer (2021)	Monovolumen	439	158	182	1545	5	406	4x4	G	41950	1,5	136	6,2	140
BMW 218i Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	49550	2,0	156	6,6	148

G GASOLINA D DIESEL E ELÉCTRICO H HÍBRIDO P HÍBRIDO ECHUFABLE A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
BMW 220i Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	51700	2,0	184	6,5	146
BMW 230i Coupé M Sport (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	55350	2,0	245	6,6	151
BMW M2 Coupé cambio automático (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	96000	3,0	480	9,6	218
BMW M2 Coupé cambio manual (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	96639	3,0	480	10	226
BMW M240i xDrive Coupé (2024)	Coupe	454	139	184	1560	2	390	4x4	G	76700	3,0	374	8,1	185
BMW 216 Gran Coupé (2025)	Turismo	455	144	180	1495	4	360	4x4	G	38150	1,5	122	5,9	133
BMW 218d Gran Coupé (2024)	Turismo	455	144	180	1495	4	360	4x4	D	43150	2,0	150	4,6	120
BMW M235 xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	455	144	180	1495	4	360	4x4	G	65450	2,0	300	7,5	170
BMW 320i Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	50150	2,0	184	6,5	147
BMW 330i xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	57950	2,0	245	7	158
BMW M3 Competition Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	126400	3,0	510	9,7	220
BMW M3 Competition M xDrive Berlina (2024)	Turismo	471	144	183	1590	4	375	4x4	G	131350	3,0	530	10,1	227
BMW 320i sDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	52150	2,0	184	6,8	153
BMW 330i xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	59950	2,0	245	7,3	164
BMW M3 Competition M xDrive Touring (2024)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	132350	3,0	530	10,3	233
BMW M3 CS Touring (2025)	Familiar	471	144	183	1660	5	410	4x4	G	195000	3,0	551	10,5	238
BMW 420i Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	62700	2,0	184	6,7	152
BMW 430i xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	69200	2,0	245	7,3	166
BMW M4 Competition M xDrive Cabrio (2024)	Descapotable	477	138	185	1765	2	385	4x4	G	135850	3,0	530	10,2	231
BMW 420i Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	55200	2,0	184	6,3	143
BMW 430i xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	61700	2,0	245	6,9	157
BMW M4 Competition Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	126500	3,0	510	9,7	219
BMW M4 Competition M xDrive Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	131350	3,0	530	10	226
BMW M4 CS Coupé (2024)	Coupe	477	138	185	1600	2	440	4x4	G	193100	3,0	551	10,2	232
BMW 420i Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	55300	2,0	184	6,6	150
BMW 430i xDrive Gran Coupé (2024)	Turismo	478	144	185	1695	5	470	4x4	G	61800	2,0	245	7,1	161
BMW 840i Cabrio M Sport (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	124100	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	227150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Cabrio (2022)	Descapotable	485	135	190	1915	2	350	T	G	159750	4,4	530	10,7	243
BMW 840i Coupé M Sport (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	115900	3,0	333	8,2	186
BMW M8 Competition Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	218400	4,4	625	11,3	257
BMW M850i xDrive Coupé (2022)	Coupe	485	135	190	1805	2	420	T	G	151500	4,4	530	10,5	239
BMW 840i Gran Coupé M Sport (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	112750	3,0	333	8,4	191
BMW M8 Competition Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	215150	4,4	625	11,4	261
BMW M850i xDrive Gran Coupé (2022)	Turismo	508	141	193	1890	4	440	T	G	148350	4,4	530	10,7	243
BMW X1 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	70750	2,0	300	7,8	175
BMW X1 sDrive18d (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	D	44700	2,0	150	4,9	129
BMW X1 sDrive18i (2022)	Todoterreno	450	162	185	1575	5	490	4x4	G	44700	1,5	136	6,3	142
BMW X2 M35i xDrive (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	G	72250	2,0	300	7,7	174
BMW X2 sDrive18d (2023)	Todoterreno	455	158	185	1645	5	515	4x4	D	46200	2,0	150	5,1	133
BMW X4 M (2022)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	123650	3,0	480	10,7	243
BMW X4 M Competition (2021)	Todoterreno	475	162	192	1875	5	525	4x4	G	133517	3,0	510	10,7	244
BMW Z4 M40i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	79200	3,0	340	7,9	179
BMW Z4 sDrive20i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	58700	2,0	197	7,2	162
BMW Z4 sDrive30i (2022)	Descapotable	432	130	186	1525	2	281	T	G	67400	2,0	258	7,2	163
Caterham Seven 170 (2021)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	40892	0,7	86	4,8	109
Caterham Seven 340 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	58970	2,0	173	6,5	148
Caterham Seven 340 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	62322	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	64378	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 2000 chasis grande (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	67729	2,0	173	6,5	148
Caterham Super Seven 600 (2022)	Descapotable	310	112	148		2	120	T	G	44643	0,7	86	4,8	109
Citroën C3 Turbo 100 Max (2024)	Turismo	402	157	176	1226	5	310	D	G	19450	1,2	101	5,6	128
Citroën C3 Turbo 100 Plus (2024)	Turismo	402	157	176	1226	5	310	D	G	17750	1,2	101	5,6	127
Citroën C3 Turbo 100 You (2024)	Turismo	402	157	176	1226	5	310	D	G	15240	1,2	101	5,6	126
Citroën C3 Aircross Turbo 100 Plus (2024)	Todoterreno	440	166	180	1373	5	330	D	G	21490	1,2	101	6	136
Citroën C3 Aircross Turbo 100 Plus 7 plazas (2024)	Todoterreno	440	166	180	1373	5	330	D	G	22373	1,2	101	6,1	138
Citroën C3 Aircross Turbo 100 You (2024)	Todoterreno	440	166	180	1373	5	330	D	G	19290	1,2	101	5,9	134
Citroën C4 Puretech 130 EAT8 Max (2025)	Turismo	435	153	180	1335	5	380	D	G	30350	1,2	131	5,9	134
Citroën C4 Puretech 130 EAT8 Plus (2025)	Turismo	435	153	180	1335	5	380	D	G	28100	1,2	131	5,9	134
Citroën C5 Aircross Max BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1567	5	460	D	D	41060	1,5	131	5,5	144
Citroën C5 Aircross Plus BlueHDi 130 EAT8 (2023)	Todoterreno	450	165	184	1567	5	460	D	D	39475	1,5	131	5,5	144
CUPRA Ateca 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	46590	2,0	190	8	180
CUPRA Ateca VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG-7 4Drive (2023)	Todoterreno	438	160	184	1580	5	485	4x4	G	56150	2,0	300	9	205
CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Todoterreno	445	151	184	1434	5	345	4x4	G	37730	1,5	150	6,1	137
CUPRA Formentor 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	445	151	184	1434	5	345	4x4	D	42590	2,0	150	5,2	134
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 195 kW (265 CV) DSG (2024)	Todoterreno	445	151	184	1434	5	345	4x4	G	55490	2,0	265	7,9	177
CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 4Drive (2024)	Todoterreno	445	151	184	1434	5	345	4x4	G	59090	2,0	333	8,8	198
CUPRA Formentor VZ Extreme 2.0 TSI 195 kW (265 CV) DSG (2024)	Todoterreno	445	151	184	1434	5	345	4x4	G	61288	2,0	265	7,9	177
CUPRA Formentor VZ Extreme 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 4Drive (2024)	Todoterreno	445	151	184	1434	5	345	4x4	G	64828	2,0	333	8,8	198
CUPRA León 5p 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	440	144	180	1401	5	270	D	G	34430	1,5	150	5,8	132

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
CUPRA León 5p 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2025)	Turismo	440	144	180	1401	5	270	D	D	39580	2,0	150	4,9	127
CUPRA León 5p VZ 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2024)	Turismo	440	144	180	1401	5	270	D	G	52480	2,0	300	7,6	172
CUPRA León 5p VZ Extreme 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2024)	Turismo	440	144	180	1401	5	270	D	G	58812	2,0	300	7,7	173
CUPRA León Sportstourer 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	466	144	180	1419	5	470	4x4	G	35900	1,5	150	5,9	133
CUPRA León Sportstourer 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2025)	Familiar	466	144	180	1419	5	470	4x4	D	41050	2,0	150	5	129
CUPRA León Sportstourer VZ 2.0 TSI 245 kW (333 CV) 4Drive DSG (2024)	Familiar	466	144	180	1419	5	470	4x4	G	59260	2,0	333	8,3	188
CUPRA León Sportstourer VZ Extreme 2.0 TSI 245 kW (333 CV) 4Drive DSG (2024)	Familiar	466	144	180	1419	5	470	4x4	G	65592	2,0	333	8,4	190
CUPRA Terramar 2.0 TSI 150 kW (204 CV) DSG 4Drive (2024)	Todoterreno	452	158	186	1638	5	400	4x4	G	53270	2,0	204	7,6	172
CUPRA Terramar VZ 2.0 TSI 195 kW (265 CV) DSG 4Drive (2024)	Todoterreno	452	158	186	1638	5	400	4x4	G	60190	2,0	265	8,5	192
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 5 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	20650	1,0	110	5,7	129
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Expression 7 plazas (2022)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	21550	1,0	110	5,8	131
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme 5 plazas (2025)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	22300	1,0	110	5,7	130
Dacia Jogger TCe 81 kW (110 CV) Extreme 7 plazas (2025)	Familiar	455	163	178	1251	5	506	D	G	23200	1,0	110	5,8	131
Dacia Sandero Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	13940	1,0	91	5,2	118
Dacia Sandero Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	14790	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Journey TCe 67 kW (90 CV) (2024)	Turismo	409	150	185	1127	5	328	D	G	15790	1,0	91	5,3	119
Dacia Sandero Stepway Essential TCe 67 kW (90 CV) (2020)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	15320	1,0	91	5,5	125
Dacia Sandero Stepway Expression TCe 67 kW (90 CV) (2022)	Turismo	410	154	185	1152	5	328	D	G	16220	1,0	91	5,5	125
DFSK 500 Intelligent (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	21496	1,5	106	8,3	188
DFSK 500 Luxury (2023)	Todoterreno	439	165	185		5	318	D	G	19496	1,5	106	8,3	188
DFSK 580 Intelligent (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	25123	1,5	145	9,8	222
DFSK 580 Luxury (2019)	Todoterreno	468	172	185	1585	5		D	G	23622	1,5	145	9,8	222
DFSK 600 1.5 TGD1 Luxury (2024)	Todoterreno	472	171	187		5	465	D	G	28499	1,5	184	8,6	197
DFSK F5 Classic (2020)	Todoterreno	469	165	187	1664	5	379	D	G	32695	1,5	137	9,9	224
DR 3.0 (2023)	Todoterreno	417	157	176		5	344	D	G	18900	1,5	117	7,4	173
DR 4.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	19900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	21900	1,5	117	8,2	189
DR 5.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	432	167	183		5	340	D	G	25900	1,5	155	7,8	175
DR 6.0 Turbo CVT (2022)	Todoterreno	450	174	184		5	380	D	G	29900	1,5	155	7,8	175
DR 7.0 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	470	171	186		5		D	G	32900	1,5	160	8	182
DS 7 Édition France BlueHDi 130 EAT8 (2025)	Todoterreno	459	163	189	1575	5	555	4x4	D	47600	1,5	131	5,5	145
DS 7 Étoile BlueHDi 130 EAT8 (2024)	Todoterreno	459	163	189	1575	5	555	4x4	D	51000	1,5	131	5,6	146
DS 7 Pallas BlueHDi 130 EAT8 (2024)	Todoterreno	459	163	189	1575	5	555	4x4	D	46900	1,5	131	5,5	145
DS 4 Édition France BlueHDi 130 EAT8 (2025)	Turismo	440	147	183	1529	5	390	D	D	38900	1,5	131	5,2	138
DS 4 Étoile BlueHDi 130 EAT8 (2024)	Turismo	440	147	183	1529	5	390	D	D	42400	1,5	131	5,2	137
DS 4 Pallas BlueHDi 130 EAT8 (2024)	Turismo	440	147	183	1529	5	390	D	D	38200	1,5	131	5,2	137
EVO 3 1.5 (2023)	Turismo	414	157	175		5	0	D	G	17900	1,5	113	6,7	152
EVO 4 1.6 (2023)	Todoterreno	433	164	177		5	0	D	G	20900	1,6	114	7,7	172
EVO 5 1.5 Turbo (2023)	Todoterreno	433	164	182		5	0	D	G	21900	1,5	127	7,2	173
EVO 6 DCT (2025)	Todoterreno	457	169	186		5	480	D	G	31900	1,5	177	7,7	175
EVO 7 1.5 Turbo DCT (2023)	Todoterreno	480	176	187		5	1050	D	G	32900	1,5	174	7,4	171
Ferrari 12Cilindri (2024)	Coupe	473	129	-		3	270	T	G	-	6,5	829		
Ferrari 12Cilindri Spider (2024)	Descapotable	473	129	-		3	200	T	G	-	6,5	829		
Fiat Tipo Sedan 1.6 Multijet 96 kW (130 CV) (2024)	Turismo	454	150	179		4	520	D	D	19250	1,6	131	4,6	120
Ford Bronco Badlands 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	91695	2,7	334	14,2	338
Ford Bronco Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost Auto 4x4 (2023)	Todoterreno	480	185	193	2289	5	471	4x4	G	87095	2,7	334	13,7	326
Ford Focus Active Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	35179	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active X Berlina 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	440	150	184	1349	5	392	D	D	36367	1,5	116	5,1	134
Ford Focus Active Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	36319	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Active X Sportbreak 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	469	154	184	1413	5	635	D	D	37464	1,5	116	5,2	135
Ford Focus Berlina ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Turismo	439	145	183		5	358	D	G	43567	2,3	280	8	183
Ford Focus Berlina ST-Line 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	34841	1,5	116	5	130
Ford Focus Berlina ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Turismo	439	145	183		5	358	D	D	36029	1,5	116	5	131
Ford Focus Sportbreak ST 2.3 EcoBoost 206 kW (280 CV) (2022)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	G	44267	2,3	280	8	183
Ford Focus Sportbreak ST-Line X 1.5 EcoBlue 85 kW (115 CV) Aut. 8 vel. (2023)	Familiar	467	149	183	1451	5	593	D	D	37126	1,5	116	5,1	133
Ford Kuga ST-Line 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	460	167	188	1526	5	395	4x4	G	38896	1,5	150	6,4	146
Ford Kuga ST-Line X 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	460	167	188	1526	5	395	4x4	G	42887	1,5	150	6,4	147
Ford Kuga Titanium 1.5 EcoBoost 150 CV (2024)	Todoterreno	460	167	188	1526	5	395	4x4	G	36871	1,5	150	6,4	145
Ford Mustang Convertible GT 5.0 V8 (2024)	Descapotable	481	139	192	1876	2	310	T	G	66150	5,0	446	12,3	280
Ford Mustang Convertible GT 5.0 V8 Aut. (2024)	Descapotable	481	139	192	1876	2	310	T	G	69450	5,0	446	12,4	282
Ford Mustang Fastback Dark Horse 5.0 V8 (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	74150	5,0	454	12,2	279
Ford Mustang Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut. (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	77450	5,0	454	12,4	282
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8 (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	61150	5,0	446	12	274
Ford Mustang Fastback GT 5.0 V8 Aut. (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	64450	5,0	446	12,1	277
Ford Mustang GTD (2024)	Coupe	481	-	-		2	0	T	G	398500	5,2	800		
Honda Civic Type R (2022)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	G	58850	2,0	329	8,2	186
Honda Civic Type R Pack Carbono (2023)	Turismo	455	141	180	1429	5	404	D	G	61890	2,0	329	8,2	186
Hyundai Bayon 1.2 MPI 79 CV Klass (2024)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	23755	1,2	80	5,6	127
Hyundai Bayon 1.2 MPI 79 CV Maxx (2024)	Todoterreno	418	150	178	1120	5	411	D	G	25005	1,2	80	5,7	128

G GASOLINA D DIESEL E ELÉCTRICO H HÍBRIDO P HÍBRIDO ECHUFABLE A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Hyundai i10 1.0 MPI 63 CV AT Klass (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	19940	1,0	63	5,3	121
Hyundai i10 1.0 MPI 63 CV Essence (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	17290	1,0	63	5	114
Hyundai i10 1.0 MPI 63 CV Klass (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	18340	1,0	63	5,1	116
Hyundai i10 1.0 T-GDi 90 CV N Line (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	22740	1,0	90	5,4	123
Hyundai i10 1.2 MPI 79 CV N Line (2024)	Turismo	367	148	168	996	5	252	D	G	20640	1,2	79	5,5	125
Hyundai i20 N Copa 1.6 T-GDi 150 kW (204 CV) (2024)	Turismo	404	144	178	1088	5	352	D	G	35690	1,6	204	7	158
Hyundai i20 1.0 TGDl 100 CV Klass (2024)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	24220	1,0	100	5,2	119
Hyundai i20 1.2 MPI 79 CV Essence (2024)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	20910	1,2	79	5,3	121
Hyundai i20 1.2 MPI 79 CV Klass (2024)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	22970	1,2	79	5,4	122
Hyundai i20 1.2 MPI 79 CV N Line (2024)	Turismo	407	145	178	1088	5	262	D	G	24370	1,2	79	5,5	125
Hyundai i30 5p 1.0 TGDl 100 CV DCT N Line (2024)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	31025	1,0	100	6,1	138
Hyundai i30 5p 1.0 TGDl 100 CV N Line SE (2024)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	29625	1,0	100	5,8	132
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 96 CV Klass (2024)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	26250	1,5	96	6,2	141
Hyundai i30 5p 1.5 DPI 96 CV N Line SE (2024)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	28425	1,5	96	6,4	145
Hyundai i30 N 2.0 T-GDi 184 kW (250 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	39000	2,0	250	7,7	175
Hyundai i30 N Performance 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) (2021)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	45600	2,0	280	8	182
Hyundai i30 N Performance Sky 2.0 T-GDi 206 kW (280 CV) 8DCT (2021)	Turismo	434	145	180	1251	5	381	D	G	49100	2,0	280	8,4	191
Hyundai i30 CW 1.0 TGDl 100 CV DCT N Line (2024)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	31925	1,0	100	6,1	139
Hyundai i30 CW 1.0 TGDl 100 CV N Line SE (2024)	Familiar	459	147	180	1316	5	602	D	G	30525	1,0	100	5,8	132
Hyundai i30 Fastback 1.0 TGDl 100 CV DCT N Line (2024)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	31715	1,0	100	6	136
Hyundai i30 Fastback 1.0 TGDl 100 CV N Line SE (2024)	Turismo	446	142	180	1327	5	436	D	G	30315	1,0	100	5,7	130
Hyundai Kona Maxx 1.0 TGDl 100 CV (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	29290	1,0	100	5,7	129
Hyundai Kona Maxx 1.6 TGDl 138 CV (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	30540	1,6	138	6,2	141
Hyundai Kona Maxx 1.6 TGDl 138 CV DCT (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32340	1,6	138	6,3	141
Hyundai Kona N Line 1.0 TGDl 100 CV (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	31090	1,0	100	5,9	135
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDl 138 CV (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	32340	1,6	138	6,5	148
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDl 138 CV DCT (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	34140	1,6	138	6,4	145
Hyundai Kona N Line 1.6 TGDl 170 CV DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	36590	1,6	170	6,9	157
Hyundai Kona N Line Style 1.6 TGDl 170 CV DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	435	158	183	1370	5	466	4x4	G	44190	1,6	170	7	160
Hyundai Tucson 20 Aniversario 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	40025	1,6	160	6,9	158
Hyundai Tucson Klass 1.6 CRDi 115 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	D	35825	1,6	116	5,4	141
Hyundai Tucson Klass 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	33325	1,6	160	6,8	154
Hyundai Tucson Maxx 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	35075	1,6	160	6,8	154
Hyundai Tucson N Line 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	451	165	187	1520	5	546	4x4	G	38825	1,6	160	7	158
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	326
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Turbo gasolina Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	G	93930	3,0	286	14,4	332
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Fieldmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	11,2	291
INEOS Grenadier Station Wagon 3.0 Twin-Turbo diésel Trialmaster Edition (2022)	Todoterreno	490	204	193	2744	5		4x4	D	93930	3,0	249	12,1	310
Jeep Avenger 1.2 Turbo 100 CV Altitude (2023)	Todoterreno	408	153	178	1180	5	262	4x4	G	27400	1,2	101	5,8	130
Jeep Avenger 1.2 Turbo 100 CV Longitude (2023)	Todoterreno	408	153	178	1180	5	262	4x4	G	25400	1,2	101	5,7	129
Jeep Avenger 1.2 Turbo 100 CV Summit (2023)	Todoterreno	408	153	178	1180	5	262	4x4	G	31800	1,2	101	5,8	131
KIA Ceed 5p Concept 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	25795	1,0	101	5,3	120
KIA Ceed 5p Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	26695	1,0	101	5,3	120
KIA Ceed 5p Style Edition 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2023)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28895	1,0	101	5,6	127
KIA Ceed 5p Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2021)	Turismo	432	144	180	1298	5	357	D	G	28645	1,0	101	5,6	127
KIA Ceed Tourer Concept 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2024)	Familiar	461	147	180	1335	5	437	D	G	26895	1,0	101	5,4	122
KIA Ceed Tourer Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2024)	Familiar	461	147	180	1335	5	437	D	G	27795	1,0	101	5,4	122
KIA Ceed Tourer Style Edition 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2024)	Familiar	461	147	180	1335	5	437	D	G	29870	1,0	101	5,7	128
KIA Ceed Tourer Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2024)	Familiar	461	147	180	1335	5	437	D	G	29745	1,0	101	5,6	127
KIA Picanto 1.0 DPI AMT GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	20940	1,0	63	5,4	123
KIA Picanto 1.0 DPI Concept (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	17365	1,0	63	5,1	115
KIA Picanto 1.0 DPI Drive (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	18065	1,0	63	5,2	116
KIA Picanto 1.0 DPI GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	20015	1,0	63	5,4	121
KIA Picanto 1.2 DPI AMT GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	22290	1,2	79	5,6	127
KIA Picanto 1.2 DPI GT-line (2024)	Turismo	361	149	160	985	5	255	D	G	21365	1,2	79	5,5	124
KIA Sorento 2.2 CRDi Drive DCT (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	D	53625	2,2	193	6	157
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	D	59045	2,2	193	6,2	161
KIA Sorento 2.2 CRDi Emotion DCT 4x4 (2024)	Todoterreno	482	170	190	1867	5	604	4x4	D	61145	2,2	193	6,6	173
KIA Sportage Concept 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	34640	1,6	160	6,9	156
KIA Sportage Drive 1.6 CRDi 115 CV (2022)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	D	38890	1,6	116	5,3	140
KIA Sportage Drive 1.6 T-GDi 160 CV (2024)	Todoterreno	452	165	187	1526	5	526	4x4	G	36090	1,6	160	6,9	156
KIA Stonic 1.2 DPI 58 kW (79 CV) Concept (2024)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	22670	1,2	79	5,8	131
KIA Stonic 1.2 DPI 58 kW (79 CV) Drive (2024)	Todoterreno	414	150	176	1080	5	352	D	G	23770	1,2	79	5,8	132
KIA XCeed Drive 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2024)	Todoterreno	440	148	183	1298	5	291	D	G	27715	1,0	101	6	136
KIA XCeed Tech 1.0 T-GDi 74 kW (100 CV) (2024)	Todoterreno	440	148	183	1298	5	291	D	G	29665	1,0	101	6	137
Koenigsegg Jesko (2020)	Coupe	461	121	203	1495	2	100	T	G	3190125	5,1	1298		
KTM X-Bow GT-XR (2022)	Coupe	463	116	204	1325	0	160	T	G	386752	2,5	500	9,1	214
Lamborghini Urus Performante (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	296596	4,0	666		
Lamborghini Urus S (2022)	Todoterreno	511	162	202	2225	5	616	4x4	G	265443	4,0	666	14,1	320

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Lexus LC 500 Cabrio Bespoke (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	166000	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Cabrio Luxury (2023)	Descapotable	477	135	192	2035	2	149	T	G	163500	5,0	477	11,7	275
Lexus LC 500 Bespoke (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	164000	5,0	477	11,6	262
Lexus LC 500 Sport+ (2023)	Coupe	477	135	192	1965	2	172	T	G	156000	5,0	477	11,6	262
Lotus Emira Turbo SE (2025)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	124901	2,0	405	9,2	208
Lotus Emira V6 (2025)	Coupe	441	123	190	1480	2	151	T	G	128323	3,5	405	11,3	258
Maserati GranCabrio Trofeo (2024)	Descapotable	497	137	196	1970	2	151	4x4	G	263000	3,0	550	10,4	236
Maserati GranTurismo Modena (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	203100	3,0	496	10,2	230
Maserati GranTurismo Trofeo (2023)	Coupe	496	135	196	1870	2	270	4x4	G	253300	3,0	557	10,2	230
Maserati Grecale Trofeo (2022)	Todoterreno	485	165	195	1870	5	535	4x4	G	143150	3,0	530	11,2	254
Maserati MC20 Cielo (2022)	Descapotable	467	122	197	1560	2	100	T	G	300500	3,0	630	11,2	261
Maserati MC20 (2020)	Coupe	467	122	197	1475	2	100	T	G	265388	3,0	630	11,5	261
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Advantage (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	D	D	40183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Center-Line Plus (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	D	D	38183	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Exclusive-Line (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	D	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	D	D	43083	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 110 kW (150 CV) 2WD Newground (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	D	D	41283	2,2	150	5,6	147
Mazda CX-5 SKYACTIV-D 2.2 135 kW (184 CV) AT 2WD Homura (2023)	Todoterreno	458	169	185	1544	5	510	D	D	46983	2,2	184	6,1	160
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	37550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	40850	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	38350	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	40550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44550	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	41350	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 RF 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari 6AT (2022)	Descapotable	392	123	174	1105	2	127	T	G	44850	2,0	184	7,6	171
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35050	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38350	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	35850	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 1.5 SKYACTIV-G 97 kW (132 CV) Prime-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	32550	1,5	132	6,3	142
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Exclusive-Line (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Homura (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	42050	2,0	184	6,9	155
Mazda MX-5 Soft Top 2.0 SKYACTIV-G 135 kW (184 CV) Kazari (2022)	Descapotable	392	123	174	1061	2	130	T	G	38850	2,0	184	6,9	155
McLaren GTS (2024)	Coupe	468	121	205	1595	3	420	T	G	298650	4,0	635	11,9	270
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4 puertas Coupé	Turismo	505	145	187	2045	5	335	4x4	G	231075	4,0	639	13,1	296
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 55 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	193	1790	3	182	T	G	197151	4,0	476	14,1	319
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	193	1790	3	182	T	G	223260	4,0	585	14	319
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT 63 PRO 4MATIC+ Coupé	Coupe	473	135	193	1790	3	182	T	G	249986	4,0	612	14	319
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Coupé	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	G	85501	2,0	421	8,9	202
Mercedes-Benz CLA 200 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	45689	2,0	150	4,9	130
Mercedes-Benz CLA 220 d Coupé (2023)	Turismo	469	140	183	1505	4	395	4x4	D	46020	2,0	190	5	131
Mercedes-Benz Mercedes-AMG CLA 45 S 4MATIC+ Shooting Brake	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	G	86923	2,0	421	9,1	206
Mercedes-Benz CLA 200 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	46985	2,0	150	5,1	132
Mercedes-Benz CLA 220 d Shooting Brake (2023)	Familiar	469	141	183	1530	5	445	4x4	D	47340	2,0	190	5,1	134
Mercedes-Benz A 180 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	42013	2,0	116	5,1	133
Mercedes-Benz A 200 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	43588	2,0	150	4,9	129
Mercedes-Benz A 220 d (2022)	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	D	47956	2,0	190	5	131
Mercedes-Benz Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+	Turismo	442	141	180	1440	5	310	4x4	G	89375	2,0	421	9	205
Mercedes-Benz A 180 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	42978	2,0	116	5	131
Mercedes-Benz A 200 d Sedán (2022)	Turismo	455	141	180	1450	4	345	4x4	D	44553	2,0	150	4,9	128
Mercedes-Benz B 180 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	44374	2,0	116	5,2	137
Mercedes-Benz B 200 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	44862	2,0	150	5,1	134
Mercedes-Benz B 220 d (2022)	Monovolumen	442	156	180	1490	5	405	D	D	52899	2,0	190	5,2	135
Mercedes-Benz Mercedes-Maybach S 680 4MATIC	Turismo	547	151	192	2310	4	325	T	G	276539	6,0	612	13,4	305
Mercedes-Benz Mercedes-AMG GLA 45 S 4MATIC+	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	G	87611	2,0	421	9,5	216
Mercedes-Benz GLA 200 d (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	48729	2,0	150	5,3	140
Mercedes-Benz GLA 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	51323	2,0	150	5,6	147
Mercedes-Benz GLA 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	441	159	183	1570	5	385	4x4	D	52735	2,0	190	5,7	148
Mercedes-Benz GLB 200 d (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	50502	2,0	150	5,6	146
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	53070	2,0	150	5,8	152
Mercedes-Benz GLB 200 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	54717	2,0	150	5,9	154
Mercedes-Benz GLB 200 d 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	52149	2,0	150	5,6	148
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	55304	2,0	190	5,8	153
Mercedes-Benz GLB 220 d 4MATIC 7 plazas (2023)	Todoterreno	463	167	-	1640	5	500	4x4	D	56951	2,0	190	5,9	156
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+	Descapotable	470	135	192		2	110	T	G	193576	4,0	476	12,9	294
Mercedes-Benz Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+	Descapotable	470	135	192		2	110	T	G	226906	4,0	585	13,1	298
MG HS 1.5 Turbo Aut. Comfort (2024)	Todoterreno	466	166	189	1625	5	441	D	G	31990	1,5	170	7,6	173
MG HS 1.5 Turbo Aut. Luxury (2024)	Todoterreno	466	166	189	1625	5	441	D	G	34490	1,5	170	7,6	173
MG HS 1.5 Turbo Comfort (2024)	Todoterreno	466	166	189	1625	5	441	D	G	29990	1,5	170	7,4	168
MG HS 1.5 Turbo Luxury (2024)	Todoterreno	466	166	189	1625	5	441	D	G	32490	1,5	170	7,4	168

G GASOLINA D DIESEL E ELÉCTRICO H HÍBRIDO P HÍBRIDO ECHUFABLE A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
MG MG3 Gasolina Comfort (2025)	Turismo	411	150	180	1312	5	241	D	G	18990	1,5	116	6,1	137
MG MG3 Gasolina Standard (2025)	Turismo	411	150	180	1312	5	241	D	G	17490	1,5	116	6,1	137
MG ZS Comfort 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	17890	1,5	106	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	21890	1,0	111	6,6	149
MG ZS Luxury 1.0 T-GDI Automático (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	23690	1,0	111	7,2	163
MG ZS Luxury 1.5 VTI-tech (2021)	Todoterreno	432	165	181	1231	5	448	D	G	19890	1,5	106	6,6	149
MINI Cooper C Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	31340	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	30350	1,5	156	5,9	133
MINI Cooper C Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	32840	1,5	156	6	134
MINI Cooper C John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	34640	1,5	156	6,2	139
MINI Cooper S Classic (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	35340	2,0	204	6,1	139
MINI Cooper S Essential (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	34350	2,0	204	6,1	138
MINI Cooper S Favoured (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	36840	2,0	204	6,2	140
MINI Cooper S John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	38640	2,0	204	6,4	143
MINI John Cooper Works (2024)	Turismo	386	143	174	1335	3	210	D	G	43550	2,0	231	6,5	147
MINI Cooper C 5 puertas Classic (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	32340	1,5	156	6	136
MINI Cooper C 5 puertas Essential (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	31350	1,5	156	6	136
MINI Cooper C 5 puertas Favoured (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	33840	1,5	156	6,1	137
MINI Cooper C 5 puertas John Cooper Works (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	35640	1,5	156	6,2	141
MINI Cooper S 5 puertas Classic (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	36340	2,0	204	6,3	141
MINI Cooper S 5 puertas Essential (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	35350	2,0	204	6,3	141
MINI Cooper S 5 puertas Favoured (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	37840	2,0	204	6,3	141
MINI Cooper S 5 puertas John Cooper Works (2024)	Turismo	404	146	174	1395	5	275	D	G	39640	2,0	204	6,4	145
MINI Cooper Cabrio C Classic (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	35750	2,0	163	6,5	147
MINI Cooper Cabrio C Favoured (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	37240	2,0	163	6,5	148
MINI Cooper Cabrio C John Cooper Works (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	39040	2,0	163	6,6	149
MINI Cooper Cabrio S Classic (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	39750	2,0	204	6,5	148
MINI Cooper Cabrio S Favoured (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	41240	2,0	204	6,6	149
MINI Cooper Cabrio S John Cooper Works (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	43040	2,0	204	6,6	149
MINI John Cooper Works Cabrio (2024)	Descapotable	388	143	174	1450	2	215	D	G	48050	2,0	231	6,8	155
MINI Countryman John Cooper Works ALL4 (2023)	Todoterreno	444	164	184	1620	5	440	4x4	G	59850	2,0	300	7,8	177
Mitsubishi ASX 100T Motion (2024)	Todoterreno	423	157	180	1276	5	305	D	G	24590	1,0	91	5,8	130
Mitsubishi Colt 100T Kaiteki (2023)	Turismo	405	144	180	1247	5	254	D	G	20350	1,0	91	5,2	118
Mitsubishi Colt 100T Motion (2023)	Turismo	405	144	180	1247	5	254	D	G	19350	1,0	91	5,1	116
Morgan Plus Four Automático (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	99534	2,0	258	7	159
Morgan Plus Four Manual (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	100853	2,0	258	7,3	165
Morgan Plus Six Automatic (2020)	Descapotable	383	122	165	1190	2	0	T	G	127500	3,0	340	7,9	180
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	22400	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Acenta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	24775	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	29775	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	26475	1,0	114	6	137
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	28175	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) DCT Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	28825	1,0	114	6,2	140
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Ikon Edition (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	27875	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Connecta (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	24575	1,0	114	5,8	133
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) N-Design (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	26275	1,0	114	5,9	134
Nissan Juke DIG-T 84 kW (114 CV) Tekna (2024)	Todoterreno	421	159	180	1274	5	354	D	G	26925	1,0	114	5,9	134
Omoda 5 Comfort 1.6 TGDI 145 CV (2024)	Todoterreno	437	159	182	1530	5	370	D	G	27900	1,6	147	7	159
Omoda 5 Premium 1.6 TGDI 145 CV (2024)	Todoterreno	437	159	182	1530	5	370	D	G	29900	1,6	147	7	159
Opel Astra Edition 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2025)	Turismo	437	144	186	1341	5	352	D	G	28050	1,2	131	5,5	124
Opel Astra GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2021)	Turismo	437	144	186	1341	5	352	D	G	31050	1,2	131	5,6	127
Opel Astra Sports Tourer Edition 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2025)	Familiar	464	144	186	1394	5	516	D	G	29250	1,2	131	5,6	126
Opel Astra Sports Tourer GS 1.2 Turbo 96 kW (130 CV) (2023)	Familiar	464	144	186	1394	5	516	D	G	32250	1,2	131	5,7	130
Opel Astra Sports Tourer GS 1.5 Diesel 96 kW (130 CV) AT8 (2023)	Familiar	464	144	186	1394	5	516	D	D	35800	1,5	131	5	132
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Edition (2023)	Turismo	406	143	177	1175	5	267	D	G	20900	1,2	101	5,2	118
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) GS (2023)	Turismo	406	143	177	1175	5	267	D	G	22800	1,2	101	5,3	118
Opel Corsa 1.2 Turbo 74 kW (100 CV) Yes (2024)	Turismo	406	143	177	1175	5	267	D	G	21600	1,2	101	5,3	118
Opel Mokka Edition 1.2T 136 CV (2024)	Todoterreno	415	152	179	1294	5	310	D	G	26350	1,2	136	5,6	127
Opel Mokka GS 1.2T 136 CV (2024)	Todoterreno	415	152	179	1294	5	310	D	G	27850	1,2	136	5,7	128
Peugeot 2008 Allure Gasolina 100 (2023)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	29140	1,2	102	5,6	126
Peugeot 2008 Style Gasolina 100 (2024)	Todoterreno	430	155	178	1263	5	434	D	G	27490	1,2	102	5,6	126
Peugeot 208 Allure Gasolina 100 (2023)	Turismo	406	143	175	1165	5	265	D	G	23300	1,2	101	5,2	118
Peugeot 208 Style Gasolina 100 (2024)	Turismo	406	143	175	1165	5	265	D	G	21700	1,2	101	5,2	117
Peugeot 308 5p Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1436	5	361	D	D	34650	1,5	131	5	130
Peugeot 308 5p GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Turismo	437	144	185	1436	5	361	D	D	37500	1,5	131	5	131
Peugeot 308 5p Style BlueHDi 130 EAT8 (2024)	Turismo	437	144	185	1436	5	361	D	D	32950	1,5	131	4,9	128
Peugeot 308 SW Allure BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1475	5	548	D	D	35550	1,5	131	5	131
Peugeot 308 SW GT BlueHDi 130 EAT8 (2021)	Familiar	464	144	185	1475	5	548	D	D	38400	1,5	131	5	132
Peugeot 308 SW Style BlueHDi 130 EAT8 (2024)	Familiar	464	144	185	1475	5	548	D	D	33850	1,5	131	4,9	129
Porsche 718 Cayman GT4 RS (2021)	Coupe	438	127	180	1410	3	136	T	G	180709	4,0	500	13	295

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Porsche 718 Spyder RS (2023)	Descapotable	442	125	180	1485	2	120	T	G	180709	4,0	500	12,7	288
Porsche 911 Carrera Cabriolet (2024)	Descapotable	454	129	185	1655	2	135	4x4	G	165360	3,0	394	10,3	234
Porsche 911 Carrera S Cabriolet (2025)	Descapotable	454	129	185	1655	2	135	4x4	G	193981	3,0	480	10,5	237
Porsche 911 Carrera T Cabriolet (2024)	Descapotable	454	129	185	1655	2	135	4x4	G	180565	3,0	394	10,7	243
Porsche 911 GT3 RS (2022)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	286470	4,0	525	13,4	305
Porsche 911 Turbo 50 Years Coupé (2024)	Coupe	452	128	185	1455	2	0	4x4	G	315667	3,7	650	12,3	278
Porsche 911 Carrera Coupé (2024)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	149302	3,0	394	10,1	229
Porsche 911 Carrera S Coupé (2025)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	177947	3,0	480	10,3	233
Porsche 911 Carrera T Coupé (2024)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	164508	3,0	394	10,5	237
Porsche 911 GT3 (2024)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	240815	4,0	510	13,7	310
Porsche 911 GT3 Paquete Touring (2024)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	240815	4,0	510	13,7	310
Porsche 911 GT3 Paquete Touring PDK (2024)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	240815	4,0	510	13,8	312
Porsche 911 GT3 PDK (2024)	Coupe	454	128	185	1536	2	135	4x4	G	240815	4,0	510	13,8	312
Porsche Cayenne Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	119692	3,0	354	10,9	247
Porsche Cayenne GTS Coupé (2024)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	167759	4,0	500	12,6	287
Porsche Cayenne S Coupé (2023)	Todoterreno	493	165	198	2160	5	434	4x4	G	144025	4,0	475	12,5	284
Porsche Cayenne (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	116038	3,0	354	10,8	246
Porsche Cayenne GTS (2024)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	164452	4,0	500	12,6	286
Porsche Cayenne S (2023)	Todoterreno	493	167	198	2130	5	621	4x4	G	139027	4,0	475	12,4	282
Porsche Panamera (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	128737	2,9	354	9,6	218
Porsche Panamera 4 (2023)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	133470	2,9	354	10,1	229
Porsche Panamera GTS (2024)	Turismo	505	142	194	1960	5	421	4x4	G	190975	4,0	500	12	273
Renault Captur evolution TCe 90 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1293	5	326	D	G	22490	1,0	91	5,9	132
Renault Captur techno TCe 90 (2024)	Todoterreno	424	158	180	1293	5	326	D	G	24790	1,0	91	5,8	132
Renault Clio esprit Alpine TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	23190	1,0	91	5,3	119
Renault Clio evolution dCi 100 (74 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	D	21850	1,5	101	4,1	108
Renault Clio evolution TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	18190	1,0	91	5,2	118
Renault Clio techno TCe 90 (67 kW) (2023)	Turismo	405	144	180	1157	5	254	D	G	21190	1,0	91	5,2	118
Rolls-Royce Ghost Series II (2024)	Turismo	555	157	200	2565	4	464	4x4	G	-	6,7	571	15,5	352
Rolls-Royce Ghost Extended Series II (2024)	Turismo	572	157	200	2620	4	500	4x4	G	-	6,7	571	15,6	353
SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	24180	1,0	95	5,5	124
SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW (95 CV) Style Special Edition (2025)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	23680	1,0	95	5,5	124
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	30960	1,0	116	5,7	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	31080	1,0	116	5,8	130
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	27490	1,0	116	5,6	127
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Style Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	26990	1,0	116	5,6	127
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG X-Perience (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	30120	1,0	116	5,7	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	29120	1,0	116	5,7	128
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	28120	1,0	116	5,3	121
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	28240	1,0	116	5,5	124
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	24910	1,0	116	5,3	120
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	24429	1,0	116	5,3	120
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) X-Perience (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	27050	1,0	116	5,3	120
SEAT Arona 1.0 TSI 85 kW (115 CV) X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	26088	1,0	116	5,3	120
SEAT Arona 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	32510	1,5	150	5,7	129
SEAT Arona 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	32630	1,5	150	5,8	130
SEAT Arona 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG Special Edition (2023)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	31490	1,5	150	5,8	130
SEAT Arona 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG X-Perience Special Edition (2024)	Todoterreno	414	155	178	1191	5	400	D	G	30380	1,5	150	5,7	128
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR Special Edition (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	34900	1,0	116	6,4	144
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	33540	1,0	116	6	136
SEAT Ateca 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style EVO Edition (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	31029	1,0	116	6,1	137
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	40700	1,5	150	6,6	150
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	38250	1,5	150	6,4	144
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 Style EVO Edition (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37539	1,5	150	6,4	145
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	40500	1,5	150	6,7	151
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) FR Special Edition (2023)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	38020	1,5	150	6,5	148
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	35610	1,5	150	6,2	141
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style EVO Edition (2024)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	34899	1,5	150	6,2	141
SEAT Ateca 1.5 TSI 110 kW (150 CV) X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	G	37840	1,5	150	6,6	148
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 Style (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	D	41960	2,0	150	5,2	135
SEAT Ateca 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG-7 X-Perience (2021)	Todoterreno	438	162	184	1345	5	510	D	D	44070	2,0	150	5,5	142
SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80 CV) Reference (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	18100	1,0	80	5,3	120
SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80 CV) Reference Salta! (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	17590	1,0	80	5,3	120
SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80 CV) Style (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	19970	1,0	80	5,3	120
SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80 CV) Style Salta! (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	19270	1,0	80	5,3	120
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	27270	1,0	116	5,5	125
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG FR Salta! (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	27872	1,0	116	5,5	126
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	26150	1,0	116	5,3	121
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG Xcellence (2025)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	26150	1,0	116	5,4	121
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	24230	1,0	116	5,1	116

G GASOLINA D DIESEL E ELÉCTRICO H HÍBRIDO P HÍBRIDO ECHUFABLE A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) FR Salta! (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	24500	1,0	116	5,1	116
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Special Edition (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	23160	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	22230	1,0	116	5,1	117
SEAT Ibiza 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Xcellence (2025)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	23160	1,0	116	5,2	117
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR (2021)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	29520	1,5	150	5,6	128
SEAT Ibiza 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG FR Salta! (2024)	Turismo	406	144	178	1110	5	355	D	G	30122	1,5	150	5,7	129
SEAT León 1.5 TSI 110 kW (150 CV) FR Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	30781	1,5	150	5,8	132
SEAT León 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Special Edition (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29122	1,5	150	5,7	129
SEAT León 1.5 TSI 85 kW (115 CV) FR 25º Aniversario (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	29531	1,5	116	5,8	132
SEAT León 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27880	1,5	116	5,7	128
SEAT León 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style 25º Aniversario (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	G	27181	1,5	116	5,7	129
SEAT León 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG FR (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	36440	2,0	150	4,9	127
SEAT León 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	34560	2,0	150	4,7	123
SEAT León 2.0 TDI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Turismo	437	144	180	1268	5	270	D	D	30250	2,0	116	4,6	119
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 110 kW (150 CV) FR Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	32201	1,5	150	5,9	133
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Style Special Edition (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	30582	1,5	150	5,8	130
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) FR 25º Aniversario (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	30951	1,5	116	5,9	133
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	29340	1,5	116	5,7	130
SEAT León Sportstourer 1.5 TSI 85 kW (115 CV) Style 25º Aniversario (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	G	28641	1,5	116	5,8	130
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG FR (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	37760	2,0	150	4,9	128
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	36030	2,0	150	4,8	125
SEAT León Sportstourer 2.0 TDI 85 kW (115 CV) Style (2024)	Familiar	464	144	180	1352	5	470	D	D	31630	2,0	116	4,6	121
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Essence (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	21100	1,0	80	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 MPI 80 CV Selection (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	22100	1,0	80	5,1	116
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Design (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	24900	1,0	116	5	112
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Design (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	25400	1,0	116	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Monte Carlo (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	27700	1,0	116	5,3	120
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV DSG Selection (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	24100	1,0	116	5,2	117
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Monte Carlo (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	26200	1,0	116	5,1	115
Skoda Fabia 1.0 TSI 116 CV Selection (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	23600	1,0	116	5	112
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Design (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	24300	1,0	95	4,9	112
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Essence (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	22000	1,0	95	5	113
Skoda Fabia 1.0 TSI 95 CV Selection (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	23000	1,0	95	4,9	112
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Design (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	27200	1,5	150	5,2	118
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Monte Carlo (2022)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	29500	1,5	150	5,3	121
Skoda Fabia 1.5 TSI 150 CV DSG Selection (2023)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	25900	1,5	150	5,2	118
Skoda Fabia 1.5 TSI 190 CV DSG Rally2 limited edition by Cohete Suárez (2024)	Turismo	411	-	178		5	380	D	G	35990	1,5	190		
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29800	1,0	116	5,4	123
Skoda Kamiq Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31600	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30800	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32600	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	26300	1,0	95	5,5	124
Skoda Kamiq Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27300	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32800	1,0	116	5,6	127
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32000	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	33800	1,5	150	5,7	130
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	27800	1,0	95	5,4	123
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	28800	1,0	116	5,4	122
Skoda Kamiq Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30600	1,0	116	5,6	126
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29800	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31600	1,5	150	5,7	129
Skoda Kamiq Sport 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	29800	1,0	116	5,5	125
Skoda Kamiq Sport 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	31600	1,0	116	5,7	128
Skoda Kamiq Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	30800	1,5	150	5,8	131
Skoda Kamiq Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	153	179	1223	5	400	D	G	32600	1,5	150	5,7	129
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	38220	1,5	150	6	137
Skoda Karoq Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	40220	1,5	150	6,1	140
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	42870	2,0	150	5,1	134
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	46120	2,0	150	5,8	151
Skoda Karoq Design 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	38215	2,0	116	5	130
Skoda Karoq Selection 1.0 TSI 85 kW (116 CV) (2024)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	33825	1,0	116	5,9	134
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	36220	1,5	150	6	136
Skoda Karoq Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	38220	1,5	150	6,1	138
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	40870	2,0	150	5	132
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	44120	2,0	150	5,6	147
Skoda Karoq Selection 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	36215	2,0	116	4,9	129
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	40390	1,5	150	6	137
Skoda Karoq Sportline 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	42390	1,5	150	6,1	140
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	45040	2,0	150	5,1	134
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	48290	2,0	150	5,7	151

Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Skoda Karoq Sportline 2.0 TDI 85 kW (116 CV) (2023)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	D	40385	2,0	116	5	130
Skoda Karoq Sportline 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 4x4 (2022)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	48345	2,0	190	7,6	174
Skoda Karoq Sportline Plus 2.0 TSI 140 kW (190 CV) DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	439	160	184	1364	5	521	4x4	G	50845	2,0	190	7,6	174
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	50370	2,0	150	5,4	142
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	51515	2,0	150	5,6	146
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	53470	2,0	193	6,1	160
Skoda Kodiaq Design 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	54660	2,0	193	6,3	164
Skoda Kodiaq Design 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	52530	2,0	204	7,6	172
Skoda Kodiaq Design 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	53720	2,0	204	7,7	176
Skoda Kodiaq RS 2.0 TSI 265 CV (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	59960	2,0	265	8,2	186
Skoda Kodiaq RS 2.0 TSI 265 CV 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	61150	2,0	265	8,4	190
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	47370	2,0	150	5,3	139
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	48515	2,0	150	5,5	143
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	50470	2,0	193	6	158
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	51660	2,0	193	6,2	162
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	49415	2,0	204	7,4	169
Skoda Kodiaq Selection 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	50605	2,0	204	7,6	172
Skoda Kodiaq Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	51770	2,0	150	5,4	142
Skoda Kodiaq Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	52915	2,0	150	5,6	145
Skoda Kodiaq Sportline 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	56820	2,0	193	6,1	160
Skoda Kodiaq Sportline 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	D	58010	2,0	193	6,2	164
Skoda Kodiaq Sportline 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	53810	2,0	204	7,5	171
Skoda Kodiaq Sportline 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 7 asientos (2024)	Todoterreno	476	166	186	1689	5	0	4x4	G	55000	2,0	204	7,7	175
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	D	35250	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	D	37750	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Design 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2025)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	G	41250	2,0	204	6,7	152
Skoda Octavia RS 2.0 TSI 195 kW (265 CV) (2024)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	G	45950	2,0	265	6,9	158
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	D	34250	2,0	116	4,3	112
Skoda Octavia Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	D	36750	2,0	150	4,5	117
Skoda Octavia Selection 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2025)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	G	40250	2,0	204	6,7	153
Skoda Octavia Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	D	39750	2,0	150	4,5	118
Skoda Octavia Sportline 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2025)	Turismo	470	146	183	1385	5	600	4x4	G	43250	2,0	204	6,7	153
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	D	35950	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	D	38450	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Design 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2025)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	G	41950	2,0	204	6,8	155
Skoda Octavia Combi RS 2.0 TSI 195 kW (265 CV) (2024)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	G	46650	2,0	265	6,8	154
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 116 CV (2024)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	D	34950	2,0	116	4,4	115
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	D	37450	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Selection 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2025)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	G	40950	2,0	204	6,8	155
Skoda Octavia Combi Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	D	40450	2,0	150	4,6	120
Skoda Octavia Combi Sportline 2.0 TSI 204 CV DSG 4x4 (2025)	Familiar	470	146	183	1401	5	640	4x4	G	43950	2,0	204	6,9	155
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30200	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Design 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32000	1,0	116	5,4	121
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31200	1,5	150	5,4	123
Skoda Scala Design 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	33000	1,5	150	5,5	123
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	25700	1,0	95	5,1	116
Skoda Scala Essence 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	26700	1,0	116	5,2	117
Skoda Scala Monte Carlo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	33200	1,0	116	5,5	125
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32400	1,5	150	5,6	127
Skoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	34200	1,5	150	5,6	126
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	27200	1,0	95	5,1	115
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	28200	1,0	116	5,2	116
Skoda Scala Selection 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31000	1,0	116	5,3	121
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30200	1,5	150	5,4	122
Skoda Scala Selection 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2023)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32000	1,5	150	5,4	122
Skoda Scala Sport 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	30200	1,0	116	5,3	119
Skoda Scala Sport 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	32000	1,0	116	5,4	123
Skoda Scala Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	31200	1,5	150	5,6	126
Skoda Scala Sport 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	436	147	179	1199	5	467	D	G	33000	1,5	150	5,5	124
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	D	54250	2,0	150	5,1	133
Skoda Superb L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	D	57750	2,0	193	5,9	154
Skoda Superb L&K 2.0 TSI 204 CV DSG (2025)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	G	54250	2,0	204	6,8	154
Skoda Superb L&K 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	G	59255	2,0	265	7,7	175
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	D	48750	2,0	150	4,8	127
Skoda Superb Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	D	52250	2,0	193	5,6	148
Skoda Superb Selection 2.0 TSI 204 CV DSG (2025)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	G	48750	2,0	204	6,5	148
Skoda Superb Selection 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	G	53755	2,0	265	7,4	169
Skoda Superb Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	D	53750	2,0	150	5	131
Skoda Superb Sportline 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	D	57250	2,0	193	5,8	152
Skoda Superb Sportline 2.0 TSI 204 CV DSG (2025)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	G	53750	2,0	204	6,7	153

G GASOLINA D DIESEL E ELÉCTRICO H HÍBRIDO P HÍBRIDO ECHUFABLE A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA

ZONA DE CONSULTA

MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Skoda Superb Sportline 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Turismo	491	148	185	1559	5	486	4x4	G	58755	2,0	265	7,6	174
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	54950	2,0	150	5,2	135
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	58450	2,0	193	6	156
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TSI 204 CV DSG (2025)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	54950	2,0	204	6,9	157
Skoda Superb Combi L&K 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	59955	2,0	265	7,8	178
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	49450	2,0	150	4,9	129
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	52950	2,0	193	5,7	150
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TSI 204 CV DSG (2025)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	49450	2,0	204	6,7	151
Skoda Superb Combi Selection 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	54455	2,0	265	7,6	172
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	54450	2,0	150	5,1	136
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TDI 193 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	D	57950	2,0	193	5,9	154
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TSI 204 CV DSG (2025)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	54450	2,0	204	6,8	155
Skoda Superb Combi Sportline 2.0 TSI 265 CV DSG 4x4 (2024)	Familiar	490	148	185	1575	5	510	4x4	G	59455	2,0	265	7,7	176
Subaru BRZ (2023)	Coupe	427	131	178	1364	2	237	T	G	43000	2,4	234	8,8	200
Subaru Outback 2.5i Active (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	40400	2,5	169	8,6	193
Subaru Outback 2.5i Touring (2021)	Familiar	487	168	188	1716	5	522	4x4	G	45800	2,5	169	8,6	193
Toyota Aygo X Cross Like (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	19700	1,0	72	4,9	110
Toyota Aygo X Cross Like S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	21200	1,0	72	5	113
Toyota Aygo X Cross Play (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	18700	1,0	72	4,8	109
Toyota Aygo X Cross Play S-CVT (2022)	Todoterreno	370	153	174	1015	5	231	D	G	20200	1,0	72	5	113
Toyota Land Cruiser 250 2.8D VX (2024)	Todoterreno	493	187	198	2445	5	556	4x4	D	85450	2,8	205	10,5	276
Toyota Land Cruiser 250 2.8D VX-L (2024)	Todoterreno	493	187	198	2445	5	556	4x4	D	95000	2,8	205	10,6	280
Toyota GR Supra 2.0 Turbo 190 kW (258 CV) A/T Pure + Touring Pack (2022)	Coupe	438	128	185	1395	2	290	T	G	65950	2,0	258	7,1	161
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Limited Edition (2022)	Coupe	438	128	185	1395	2	290	T	G	80050	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Supra 3.0 Turbo 250 kW (340 CV) M/T Performance (2022)	Coupe	438	128	185	1395	2	290	T	G	78200	3,0	340	8,8	198
Toyota GR Yaris RZ 6MT (2024)	Turismo	400	146	181	1355	3	174	4x4	G	51000	1,6	280	8,7	197
Toyota GR Yaris RZ 8AT Touring Pack (2024)	Turismo	400	146	181	1355	3	174	4x4	G	58500	1,6	280	9,5	215
Volkswagen Golf 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	29110	1,5	116	5,3	121
Volkswagen Golf 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	D	31030	2,0	116	4,3	113
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI 195 kW (265 CV) DSG (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	50830	2,0	265	7,1	162
Volkswagen Golf GTI Clubsport 2.0 TSI 221 kW (300 CV) DSG (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	52950	2,0	300	7,6	173
Volkswagen Golf Más 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	32280	1,5	116	5,4	124
Volkswagen Golf Más 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	D	34360	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf R 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 4Motion (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	58315	2,0	333	8,1	185
Volkswagen Golf R Black Edition 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 4Motion (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	63505	2,0	333	8,2	187
Volkswagen Golf R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	39050	1,5	150	5,6	127
Volkswagen Golf R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	D	40680	2,0	150	4,7	123
Volkswagen Golf Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	G	36140	1,5	150	5,6	126
Volkswagen Golf Style 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	D	37820	2,0	150	4,6	122
Volkswagen Golf Style 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Turismo	428	145	179	1307	5	273	4x4	D	36010	2,0	116	4,5	117
Volkswagen Golf Variant 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	G	30400	1,5	116	5,4	122
Volkswagen Golf Variant 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	D	31290	2,0	116	4,4	115
Volkswagen Golf Variant Life 1.5 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	G	32870	1,5	116	5,4	123
Volkswagen Golf Variant R 2.0 TSI 245 kW (333 CV) DSG 4Motion (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	G	59715	2,0	333	8,2	186
Volkswagen Golf Variant R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	G	40000	1,5	150	5,7	129
Volkswagen Golf Variant R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	D	42395	2,0	150	4,8	125
Volkswagen Golf Variant Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	G	37565	1,5	150	5,6	128
Volkswagen Golf Variant Style 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	D	39960	2,0	150	4,7	125
Volkswagen Golf Variant Style 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Familiar	463	146	179	1369	5	611	4x4	D	37405	2,0	116	4,5	118
Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI 122 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1573	5	510	4x4	D	44885	2,0	122	4,8	126
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 122 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1573	5	510	4x4	D	47885	2,0	122	4,9	127
Volkswagen Passat Variant Business 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1573	5	510	4x4	D	49035	2,0	150	5	131
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Familiar	492	152	185	1573	5	510	4x4	D	53285	2,0	150	5,1	135
Volkswagen Passat Variant R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Familiar	492	152	185	1573	5	510	4x4	D	57675	2,0	193	5,8	153
Volkswagen Polo GTI 2.0 TSI 152 kW (207 CV) DSG (2022)	Turismo	407	143	175	1248	5	305	D	G	35875	2,0	207	6,8	154
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	407	143	175	1248	5	305	D	G	24340	1,0	95	5,1	116
Volkswagen Polo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1248	5	305	D	G	27460	1,0	95	5,4	122
Volkswagen Polo Match 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Turismo	407	143	175	1248	5	305	D	G	22760	1,0	95	5,1	116
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2021)	Turismo	407	143	175	1248	5	305	D	G	25605	1,0	95	5,1	116
Volkswagen Polo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Turismo	407	143	175	1248	5	305	D	G	29755	1,0	116	5,3	122
Volkswagen T-Cross 1.0 TSI 95 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	24490	1,0	95	5,6	126
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	28060	1,0	116	5,5	126
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 115 CV DSG (2024)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	29500	1,0	116	5,8	131
Volkswagen T-Cross Más 1.0 TSI 95 CV (2024)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	27240	1,0	95	5,7	129
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV (2023)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	31080	1,0	116	5,5	126
Volkswagen T-Cross R-Line 1.0 TSI 115 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	32510	1,0	116	5,8	131
Volkswagen T-Cross R-Line 1.5 TSI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	413	157	176	1342	5	385	D	G	34650	1,5	150	6	136
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	48305	1,5	150	6,6	150

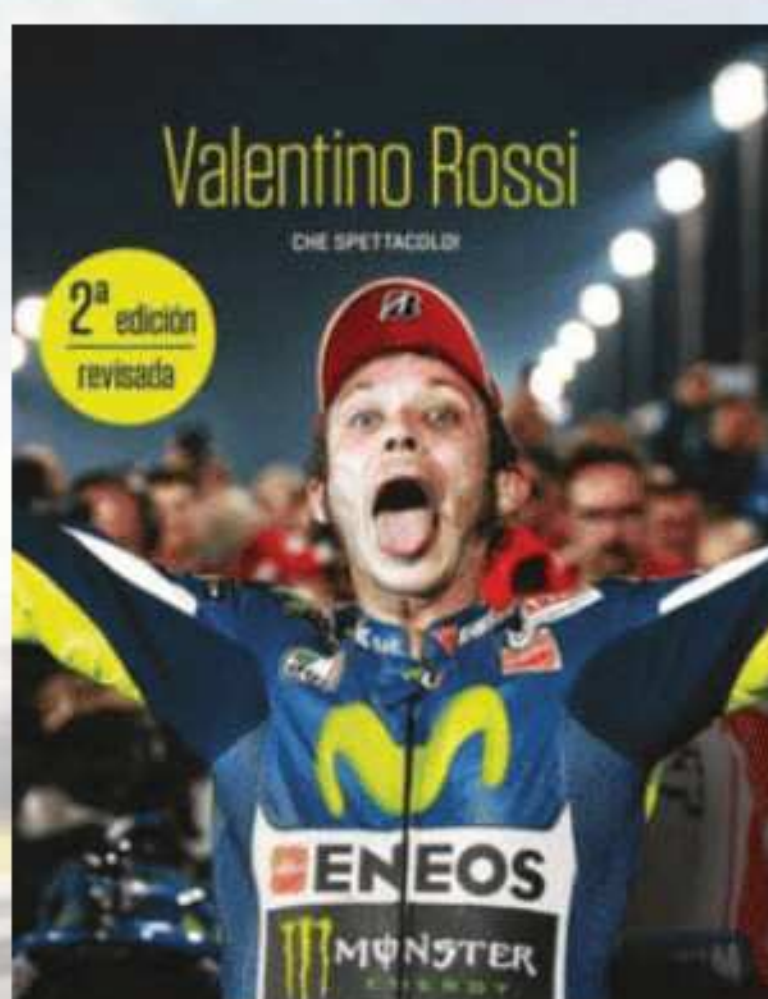
Lon: Longitud (cm) / **Alt:** Altura (cm) / **An:** Anchura (cm) / **PES:** Peso (Kg) / **PU:** Número de puertas / **Mal:** Maletero (l) / **Tra:** Tracción / **Comb:** Combustible **PVP:** Precio recomendado
Cil: Cilindrada (l) / **Pot:** Potencia (CV CEE) / **Con:** Consumo medio (l/100 km / kWh/100 km) / **CO₂:** Emisiones (g/km) **Nota:** Precios recomendados por el fabricante e la fecha de vigencia.



MODELO	TIPO	LON	ALT	AN	PES	PU	MAL	TRA	COMB	PVP	CIL	POT	CON	CO ₂
Volkswagen T-Roc Cabrio R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	50020	1,5	150	6,6	150
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	37885	1,0	116	6,1	138
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	42510	1,5	150	6,3	142
Volkswagen T-Roc Cabrio Style 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2022)	Todoterreno	427	153	181	1502	2	284	D	G	44005	1,5	150	6,3	143
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	31190	1,0	116	5,8	131
Volkswagen T-Roc 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	34450	1,5	150	6	137
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	38895	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	35455	2,0	116	4,8	126
Volkswagen T-Roc Dark Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	35420	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Roc Dark Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	38675	1,5	150	6	138
Volkswagen T-Roc Dark Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	43120	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc Dark Line 2.0 TDI 4Motion 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	43920	2,0	150	5,6	147
Volkswagen T-Roc Dark Line 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	39680	2,0	116	4,8	126
Volkswagen T-Roc Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	33080	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Roc Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	36345	1,5	150	6	137
Volkswagen T-Roc Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	40785	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc Más 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	37345	2,0	116	4,8	125
Volkswagen T-Roc R 2.0 TSI 4Motion 221 kW (300 CV) DSG (2022)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	52015	2,0	300	8,6	196
Volkswagen T-Roc R Carbon Mate 2.0 TSI 4Motion 221 kW (300 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	59740	2,0	300	8,7	198
Volkswagen T-Roc R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	36525	1,0	116	5,8	132
Volkswagen T-Roc R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	G	39785	1,5	150	6	138
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	44220	2,0	150	5	131
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 4Motion 110 kW (150 CV) DSG (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	45020	2,0	150	5,6	146
Volkswagen T-Roc R-Line 2.0 TDI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	424	157	182	1304	5	392	4x4	D	40780	2,0	116	4,8	126
Volkswagen Taigo 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	25290	1,0	95	5,4	123
Volkswagen Taigo 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	26330	1,0	116	5,3	120
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 70 kW (95 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	26550	1,0	95	5,5	125
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	27595	1,0	116	5,4	122
Volkswagen Taigo Más 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	29070	1,0	116	5,6	127
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	30655	1,0	116	5,5	125
Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI 85 kW (115 CV) DSG 7 vel. (2024)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	32150	1,0	116	5,7	129
Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG (2021)	Todoterreno	427	152	176	1304	5	440	D	G	34230	1,5	150	5,9	134
Volkswagen Tayron Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 5 plazas (2025)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	D	50390	2,0	150	5,5	143
Volkswagen Tayron Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2025)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	D	50390	2,0	150	5,5	145
Volkswagen Tayron R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 5 plazas (2025)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	D	55620	2,0	150	5,6	146
Volkswagen Tayron R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 plazas (2025)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	D	55620	2,0	150	5,7	148
Volkswagen Tayron R-Line 2.0 TDI 4Motion 142 kW (193 CV) DSG 5 plazas (2024)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	D	60480	2,0	193	6,4	168
Volkswagen Tayron R-Line 2.0 TDI 4Motion 142 kW (193 CV) DSG 7 plazas (2024)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	D	60480	2,0	193	6,5	170
Volkswagen Tayron R-Line 2.0 TSI 4Motion 150 kW (204 CV) DSG 5 plazas (2025)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	G	58175	2,0	204	7,8	177
Volkswagen Tayron R-Line 2.0 TSI 4Motion 150 kW (204 CV) DSG 7 plazas (2025)	Todoterreno	479	167	185	1682	5	705	4x4	G	58175	2,0	204	7,9	179
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1674	5	490	4x4	D	42835	2,0	150	5,3	139
Volkswagen Tiguan Más 2.0 TDI 150 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1674	5	490	4x4	D	47090	2,0	150	5,4	142
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 150 CV DSG (2023)	Todoterreno	454	166	184	1674	5	490	4x4	D	52555	2,0	150	5,5	145
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TDI 4Motion 193 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1674	5	490	4x4	D	57305	2,0	193	6,3	166
Volkswagen Tiguan R-Line 2.0 TSI 4Motion 204 CV DSG (2024)	Todoterreno	454	166	184	1674	5	490	4x4	G	55000	2,0	204	7,7	175
Volkswagen Touareg Elegance 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2023)	Todoterreno	490	169	198	2122	5	665	4x4	D	78765	3,0	231	8,2	214
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 170 kW (231 CV) (2025)	Todoterreno	490	169	198	2122	5	665	4x4	D	86460	3,0	231	8,3	216
Volkswagen Touareg R-Line 3.0 V6 TDI 4Motion 210 kW (286 CV) (2025)	Todoterreno	490	169	198	2122	5	665	4x4	D	92330	3,0	286	8,3	217
Volkswagen Touran 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	37285	1,5	150	6,4	145
Volkswagen Touran 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	40615	1,5	150	6,4	145
Volkswagen Touran 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	37010	2,0	122	5,2	136
Volkswagen Touran 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	43630	2,0	122	5,2	135
Volkswagen Touran Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	44285	1,5	150	6,3	144
Volkswagen Touran Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	42485	1,5	150	6,4	145
Volkswagen Touran Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	46225	1,5	150	6,5	148
Volkswagen Touran Más 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	47025	1,5	150	6,6	150
Volkswagen Touran Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	51255	2,0	150	5,4	142
Volkswagen Touran Más 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	52055	2,0	150	5,5	143
Volkswagen Touran Más 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	44600	2,0	122	5,2	136
Volkswagen Touran Más 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2025)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	45395	2,0	122	5,3	138
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	46265	1,5	150	6,3	144
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	47835	1,5	150	6,7	153
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	49880	1,5	150	6,8	154
Volkswagen Touran R-Line 1.5 TSI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	G	50680	1,5	150	6,9	156
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	54245	2,0	150	5,4	141
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 110 kW (150 CV) DSG 7 vel. 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	55040	2,0	150	5,4	143
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 5 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	46550	2,0	122	5,2	136
Volkswagen Touran R-Line 2.0 TDI 90 kW (122 CV) 7 plazas (2024)	Monovolumen	453	166	183	1585	5	633	D	D	47435	2,0	122	5,3	138

G GASOLINA D DIESEL E ELÉCTRICO H HÍBRIDO P HÍBRIDO ECHUFABLE A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS **MEJORES LIBROS** DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



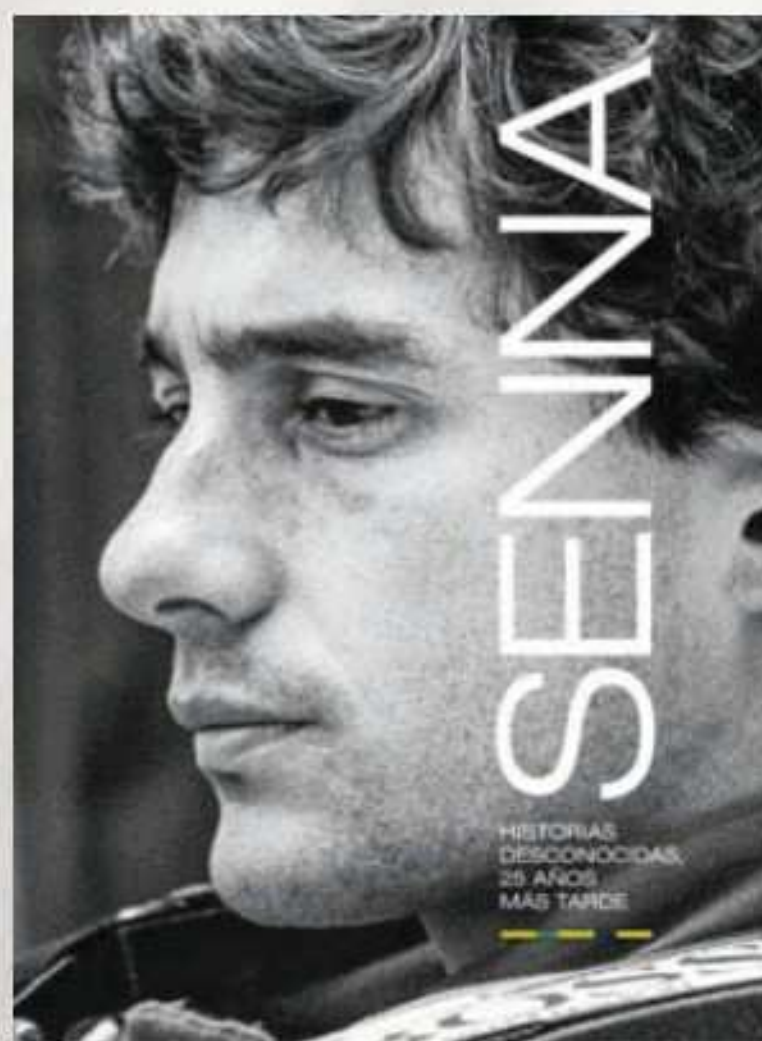
18 EUROS



18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en



SUSCRÍBETE A

autopista

Suscripción
3 números de
Autopista



Libro "Forza
Ferrari 75
Aniversario"

25€



**EDICIÓN
LIMITADA**



Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.



91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es*



Búscala también en SportLife Ibérica Store



**También en
híbrido enchufable**

con hasta 124 km de autonomía
100% eléctrica



Hay vidas que no caben en cualquier coche

Nuevo Tayron con hasta 7 plazas



Gama Tayron: consumo medio WLTP (l/100 km): 0,4-8,1. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 9-184.
Modelo visualizado Tayron R-Line con opcionales.



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.